WYŻSZA SZKOŁA HANDLU MORSKIEGO
w GDYNI z siedzibą w SOPOCIE
ZAKŁAD GEOGRAFII GOSPODARCZEJ

PRZEGLĄD KOMUNIKACYJNY

II ŚWIATOWY KONGRES OBROŃCÓW POKOJU
Warszawa 16. XI. – 21. XI. 1950 r.

Wyższa Szkoła Ekonomiczna
w SOPOCIE
Katedra Geografii Gospodarczej

WK

LISTOPAD 1950 r. Nr 11 (65)

KOMUNIKAT
ZARZĄDU GŁÓWNEGO STOW. INŻYNIERÓW I TECHNIKÓW KOMUNIKACJI RP

1. Zebrania sprawozdawcze Oddziałów w II półroczu 1950 r. odbywają się.

W dniu 25 sierpnia br. odbyło się walne zebranie sprawozdawcze Oddziału w Szczecinie, w którym wziął udział kol. R. Lewowski jako przedstawiciel Zarządu Głównego. Zebranie odbyło się z udziałem przedstawiciela POP, PZPR oraz Zarządu Głównego ZZK.

Ze sprawozdania złożonego przez Zarząd Oddziału wynika, że Oddział Szczeciński nie przejawia prawie żadnej działalności na wszystkich odcinkach pracy Stowarzyszenia, za co ponosi odpowiedzialność Zarząd Oddziału. W związku z takim stanem rzeczy zapadła uchwała, aby zwołać w najkrótszym terminie nadzwyczajne walne zebranie Oddziału w celu dokonania reorganizacji Zarządu Oddziału.

Na podkreślenie zasługuje fakt ujemny, że w zebraniu tym wzięli udział wyłącznie członkowie Sekcji Kolejowej, natomiast pozostałe sekcje nie były zupełnie reprezentowane, chociażby przez przewodniczących sekcji.

W dniu 20 września br. odbyło się zebranie sprawozdawcze Oddziału w Kielcach, a w dn. 24 września zebranie sprawozdawcze Oddziału we Wrocławiu.

2. W związku z poleceniem Naczelnej Organizacji Technicznej Sekcje Główne Stowarzyszenia przystąpiły do opracowania referatów utrzymanych na wysokim poziomie technicznym, opartych na tematyce Planu 6-letniego. Zgłoszona została przez poszczególne sekcje główne następująca ilość odczytów:

   a) **Sekcja Kolejowa:** 5 odczytów z zakresu Służby Mechanicznej, 5 odczytów z zakresu Służby Drogowej, 4 odczyty z zakresu Służby Elektrotechnicznej, 5 odczytów — Inwestycje i 3 odczyty — Elektryfikacja;
   b) **Sekcja Samochodowa:** 6 odczytów,
   c) **Sekcja Dróg Wodnych:** 5 odczytów,
   d) **Sekcja Dróg Publicznych:** 6 odczytów.

   Ogółem zgłoszono 38 odczytów.

Odczyty te będą wygłaszane na terenie Warszawy, a część z nich zostanie przesłana do Oddziałów Stowarzyszenia w celu wygłoszenia w terenie.

3. Sprawa Zjazdów Naukowo-Technicznych, omówiona w poprzednim komunikacie Zarządu Głównego, jest w rozpracowaniu. Sekcje główne zgłosiły ilość Zjazdów każdej sekcji, tematykę referatów oraz preliminarze wydatków związanych z tymi Zjazdami.

Sprawa ta będzie omówiona szczegółowo na posiedzeniu Zarządu Głównego Stowarzyszenia w dniu 11 września br., na którym ustalone zostaną ostatecznie ilość i terminy mających się odbyć Zjazdów oraz powołany zostanie komitet organizacyjny, którego zadaniem będzie kierowanie całokształtem tej akcji.

4. Komisja do spraw o stopniu inżyniera zakończyła rozpatrywanie nadesłanych w ilości 525 podań kandydatów na kurs przygotowawczy na stopień inżyniera.

Wyniki prac komisji zostaną przesłane do Departamentu Kadr MK w celu ostatecznego ustalenia personalnie kandydatów na omawiany kurs.

5. Sekcja Główna Kolejowa otrzymała do rozpatrzenia następujące wnioski racjonalizatorskie, nadesłane przez Biuro Techniki Dyrekcji Generalnej:

   a) pomysł zastąpienia sprężarek powietrznych w parowozach turbinkami parowymi,
   b) pomysł dotyczący zastosowania zasilacza do pióra „Redis",
   c) projekt lokomotywy napędzanej turbiną gazową przy pomocy przekładni elektrycznej; jest on rozpatrywany przez grupę specjalistów mechaników z udziałem wybitnego termodynamika.

6. Zarząd Główny delegował swego przedstawiciela w osobie inż. Iwanowskiego z Miejskich Zakładów Komunikacyjnych do komitetu organizacyjnego konferencji, poświęconej zagadnieniom techniki komunalnej, organizowanej przez Ministerstwo Gospodarki Komunalnej. Kol. Iwanowski na konferencji tej będzie reprezentował Naczelną Organizację Techniczną.

7. W związku z pismem Sekretariatu Generalnego Naczelnej Organizacji Technicznej z dn. 2 maja br. nr 3465/9002/50 Zarząd Główny w porozumieniu z Sekcjami Głównymi wytypował i zgłosił do Państwowych Wydawnictw Szkolnych nazwiska i adresy 13 kolegów, którzy wyrazili zgodę opracowania podręczników dla szkolenia zawodowego.

8. Do komisji programowej „Przeglądu Kolejowego" Zarząd Główny delegował kolegów Seweryna Wróbla i Romana Lewowskiego.

9. Na wniosek Państwowych Wydawnictw Technicznych Zarząd Główny delegował kol. inż. T. Chylaka jako opiniodawcę rozdziału pracy zbiorowej „Kalendarz Cukrownika" pt. „Transport i Koleje".

10. W dn. 18 lipca br. uchwalona została przez Sejm Ustawa Rządowa o powszechnej rejestracji inżynierów i techników. Wykonanie tej Uchwały zostało powierzone Naczelnej Organizacji Technicznej zarówno w zakresie stałego prowadzenia Rejestru, jak i pierwszej ogólnopolskiej rejestracji.

Prezydium Rady Głównej NOT na wniosek Sekretarza Generalnego powołało Główną Komisję Rejestracji Inżynierów i Techników. Główna Komisja jest organem doradczym i opiniodawczym, w skład jej wchodzą przedstawiciele PKPG, Głównego Instytutu Pracy i Głównego Urzędu Statystycznego, CRZZ oraz z urzędu kierownik Rejestru.

W dniu 26 sierpnia br. wyszło zarządzenie Prezesa Rady Ministrów w sprawie rejestracji inżynierów i techników. Zarządzenie to przewiduje zgodnie z Ustawą Sejmową z dn. 18 lipca br. przeprowadzenie spisu w dniach od 1 do 20 października rb. w okręgowych punktach spisu, w kolejności alfabetycznej nazwisk.

O właściwości miejsca rejestracji decyduje miejsce pracy lub miejsce zamieszkania.

Głównym Pełnomocnikiem do spraw spisu inżynierów i techników mianowany został mgr J. W. Czarnowski, Sekretarz Generalny NOT. Do zakresu działania Głównego Pełnomocnika należeć będzie przeprowadzenie rejestracji w ścisłym porozumieniu z odpowiednimi władzami i instytucjami państwowymi.

Powołani zostali wojewódzcy Inspektorzy Rejestracyjni oraz Pełnomocnicy Okręgowi. Zasadą podziału terenowego na Okręgi jest podział administracyjny powiatów.

Punkty rejestracji wybrane zostały z uwzględnieniem zarówno łatwości dojazdu i wygody rejestrujących się, jak i z uwagi na najmniejszą stratę czasu interesantów.

Rejestracja ta jest obowiązkowa.

Inżynierowie i technicy zarejestrowani otrzymają zaświadczenie z wykonania obowiązku rejestracji.

ZARZĄD GŁÓWNY

w GDYNI z siedzibą w SOPOCIE
ZAKŁAD GEOGRAFII GOSPODARCZ

PRZEGLĄD KOMUNIKACYJNY

MIESIĘCZNIK POŚWIĘCONY ZAGADNIENIOM OGÓLNYM KOMUNIKACJI
CZASOPISMO RESORTU KOMUNIKACJI

TREŚĆ

POMOC ZWIĄZKU RADZIECKIEGO W REALIZACJI PLANU SZEŚCIOLETNIEGO.

O niektórych zadaniach aparatu planowania w resorcie komunikacji.

Inż. Bogdan CYWIŃSKI. Współzawodnictwo pracy na PKP.

Mgr Stanisław PODWYSOCKI. Koordynacja taryf towarowych.

Tomasz ŚWIDERSKI. Czy i jak należałoby zreformować prawo przewozowe?

Dr Zygmunt LORENZ. Działalność komisji koordynacji przewozów.

Inż. arch. Stanisław BIERNACKI. O właściwe wytyczne do projektowania nowych linii kolejowych.

Mgr inż. Jan GRYGOŁAJTYS. O uziemieniu katody w prostownikach rtęciowych.

Mgr inż. Antoni JABŁOŃSKI. Zagadnienie korozji elektrolitycznej podziemnych urządzeń metalicznych.

PRZEGLĄD PRZEPISÓW ORGANIZACYJNYCH.

PRZEGLĄD PRZEPISÓW PRAWNYCH.

PRZEGLĄD CZASOPISM ZAGRANICZNYCH.

СОДЕРЖАНИЕ

ПОМОЩЬ СОВЕТСКОГО СОЮЗА В РЕАЛИЗАЦИИ ШЕСТИЛЕТНЯГО ПЛАНА.

О некоторых задачах планировочного аппарата ведомства путей сообщения.

Инж. В. ЦЫВИНЬСКИ. Соревнование в труде на Польских железных дорогах.

Мгр С. ПОДВЫСОЦКИ. Координация товарных тарифов.

Т. СВИДЕРСКИ. Нужно ли и каким образом произвести реформу законоположения о железнодорожных перевозках.

Др З. ЛОРЕНЦ. Деятельность комиссии координирующей перевозки.

Инж. арх. С. БЕРНАЦКИ. О точные указатели для проектирования новых железнодорожных линий.

Мгр инж. И. ГРИГОЛАЙТИС. Заземления котоды ртутного выпрямителя.

Мгр инж. А. ЯБЛОНСКИ. Электролитическая коррози подземных металических устройств.

ОБЗОР ОРГАНИЗАЦИОННЫХ РАСПОРЯЖЕНИЙ.

ОБЗОР ЮРИДИЧЕСКИХ РАСПОРЯЖЕНИЙ.

ОБЗОР ЗАГРАНИЧНОЙ ПЕЧАТИ.

SOMMAIRE

L'AIDE DONNÉ PAR L'UNION SOVIÉTIQUE À LA RÉALISATION DU PLAN DE SIX-ANS.

Quelques problèmes de l'organisation établissant les plans dans la domaine du transport.

La concurrence du travail des Chemins de Fer de l'Etat Polonais, par B. CYWIŃSKI, ing.

La coordination des tarifs de marchandises, par S. PODWYSOCKI, mgr.

Y a-t-il lieu de soumettre la législation des transports à une réforme, et comment? par T. ŚWIDERSKI.

L'activité de la commision de coordination des transports, par Z. LORENZ, dr.

Directives appropriées à l'établissement des plans de nouvelles lignes de chemins de fer, par S. BIERNACKI, ing., arch.

La mise à la terre de la cathode des redresseurs à vapeur de mercure, par J. GRYGOŁAJTYS, mgr, ing.

Le problème de la corrosion électrolytique des équipements metalliques souterrains, par A. JABŁOŃSKI, mgr, ing.

REVUE DES RÈGLEMENTS RELATIFS À L'ORGANISATION.

REVUE DES RÈGLEMENTS LÉGAUX

REVUE DES PÉRIODIQUES ÉTRANGERS.

CONTENTS

THE SUPPORT GIVEN BY THE SOVIET UNION TO THE REALIZATION OF THE SIX-YEARS PLAN.

Certain problems of the planning organization in the field of transports.

The competition of work on the Polish State Railways, by B. CYWIŃSKI, eng.

The coordination of goods tariffs, by S. PODWYSOCKI, mgr.

Should the transport legislation be amended, and how? by T. ŚWIDERSKI.

The activities of the Transport Coordination Commitee, by Z. LORENZ, D.

Proper directions for planning new railway lines, by S. BIERNACKI, eng., arch.

Grounding the cathode of mercury vapour rectifiers, by J. GRYGOŁAJTYS, mgr, eng.

The problem of electrolytic corrosion of underground metallic equipments, by A. JABŁOŃSKI, mgr, eng.

REVIEW OF REGULATIONS CONCERNING ORGANIZATION.

REVIEW OF LOW REGULATIONS.

REVIEW OF FOREIGN PERIODICALS.

11 (65) LISTOPAD 1950 R.

POMOC ZWIĄZKU RADZIECKIEGO W REALIZACJI PLANU SZEŚCIOLETNIEGO

Rewolucja Październikowa zapoczątkowała nową erę w dziejach ludzkości. Stała się przełomowym, zwrotnym momentem w historii walk o wolność człowieka i wolność ludów, o sprawiedliwość społeczną. Stworzyła nową epokę w toczącej się na przestrzeni dziejów walce o lepsze jutro dla ludzi pracy, o zniesienie wyzysku człowieka przez człowieka.

Z każdym dniem, który upływa od historycznych dni Rewolucji Październikowej, staje się coraz bardziej oczywista, coraz wymowniejsza, stwierdzona przez tow. Stalina prawda, że Rewolucja Październikowa była i jest sprawą nie tylko narodów ZSRR, że jej znaczenie wybiega daleko poza rozległe obszary Związku Radzieckiego, że promieniuje na cały świat i na całą ludzkość.

Ta prawda o międzynarodowym znaczeniu Rewolucji Październikowej jest szczególnie bliska narodowi polskiemu, który dwukrotnie odzyskiwał niepodległość w oparciu o społeczne, polityczne, gospodarcze i moralne siły Związku Radzieckiego, o te siły, które zrodziła i wyzwoliła wielka Rewolucja Socjalistyczna, dokonana przez bohaterską klasę robotniczą Rosji.

Prawda ta staje się coraz bardziej żywa dziś, kiedy na szerokim, przebiegającym całą kulę ziemską, froncie walki o pokój, o niepodległość narodów, Związek Radziecki jest wodzem, siłą przodującą w walce mas ludowych całego świata w obronie pokoju przeciwko imperializmowi anglo-amerykańskiemu.

Zwycięstwo Rewolucji Październikowej, zbudowanie w wyniku tej rewolucji pierwszego na świecie państwa socjalistycznego — to siła decydująca dziś o tym, iż wszelkie próby podżegaczy wojennych, wszelkie ataki drapieżnych sił imperialistycznych na pokój świata zostaną udaremnione. ZSRR, bastion pokoju i demokracji, przewodzi dziś wszystkim siłom postępu, przewodzi masom ludowym całego świata w walce o postęp, o demokrację, o pokój.

W oparciu o tę siłę, mając zapewnioną jej przyjaźń i pomoc, możemy spokojnie tworzyć lepszą przyszłość i realizować plany budowy podstaw socjalizmu.

W okresie miesiąca, poświęconego przyjaźni Polsko-Radzieckiej, zastanówmy się, co jest podstawą tej przyjaźni i dlaczego pomoc Związku Radzieckiego jest zasadniczym warunkiem wykonania Planu 6-letniego.

Straszna w swych skutkach barbarzyńska okupacja hitlerowska pozostawiła nasz kraj w zgliszczach i gruzach.

Zniszczone i obrabowane fabryki, pozrywane mosty i tory kolejowe, wyniszczona gospodarka rolna, wyniszczona ludność — oto katastrofalny stan, w jakim rozpoczynaliśmy nowe życie. Robotnik polski stanął wprawdzie ofiarnie do odbudowy zniszczonego kraju, lecz poświęcenie jego byłoby daremne, gdyby Związek Radziecki nie udzielił nam pomocy i nie dostarczył środków materialnych do odbudowy zniszczeń.

Wyzwalając nas z okrutnej okupacji, Związek Radziecki — jakkolwiek sam toczył jeszcze ciężką walkę z broniącym się zaciekle wrogiem — na podstawie umowy z dnia 12 października 1944 r. dostarczał nam najważniejszych towarów, jak węgiel, mąkę, sól, naftę szereg innych artykułów, niezbędnych do zaopatrzenia ludności.

Gdy już cały kraj był wyzwolony, zawarł z nami dalszą umowę dnia 7 lipca 1945 r. na dostawę narzędzi, urządzeń i surowców dla uruchomienia odbudowywanych fabryk.

Następna umowa z dnia 12 kwietnia 1946 r. rozszerzyła znacznie rozmiary wymiany towarowej, uwzględniając przede wszystkim wzrastające zapotrzebowanie naszego przemysłu, odbudowującego się coraz w szybszym tempie.

Doniosłe znaczenie dla naszego życia gospodarczego miała jednak umowa z dnia 26 stycznia 1948 r., która zapoczątkowała nowy etap w stosunkach gospodarczych polsko-radzieckich i dała nam podstawę do realizacji nowego, długodystansowego planu gospodarczego.

Słusznie też o umowie ze stycznia 1948 r. na V Plenum KC PZPR wicepremier Minc powiedział:

„Nasz Plan 6-letni budujemy na niewzruszonym fundamencie planowej, technicznej i inwestycyjnej pomocy radzieckiej. Właśnie w oparciu o te ostatnio podpisane umowy możliwym się stało skonstruowanie takiego Planu 6-letniego, jaki obecnie jest przedstawiony Plenum, to znaczy planu opartego o mocne zaplecze surowcowe i materiałowe i dzięki temu mogącego zakładać szybkie i śmiałe tempo rozwoju".

Charakterystyczną cechą wszystkich tych umów było nie tylko uwzględnianie naszych bieżących potrzeb, lecz również i dawanie nam systematycznie wszechstronnej pomocy dla rozbudowy przemysłu i rolnictwa.

Zawdzięczając tym umowom, można było założyć w Planie 6-letnim zwiększenie przewozów towarowych wszystkimi środkami komunikacji w roku 1955 w stosunku do roku 1949 o 117%, osobowych zaś o 104%. Wzrost ten w poszczególnych środkach komunikacji będzie przedstawiał się następująco:

1) przewóz towarów na kolejach normalnotorowych wzrośnie w roku 1955 o 74% w stosunku do roku 1949. W przeliczeniu na głowę ludności przewiezione zostanie na kolejach normalnotorowych 8,5 ton towarów wobec 2,17 ton w 1938 r. Przewozy osób wzrosną o 90,5%;

2) udział publicznego transportu samochodowego w przewozie towarów wzrośnie z 4% w r. 1949 do 22% w r. 1955, a udział w przewozie osób z 8% do 15%;

3) w żegludze śródlądowej przewozy wzrosną o 104%.

Nowością w tych umowach, niezwykle cenną dla nas, było porozumienie o współpracy naukowo-technicznej w dziedzinie produkcji przemysłowej.

Daje nam ono olbrzymie możliwości czerpania z bogatych doświadczeń Związku Radzieckiego i osiągnięć w dziedzinie techniki.

Prócz wielkich dostaw Związek Radziecki udziela nam pomocy, przekazując swoje doświadczenia techniczne, licencje i patenty, udziela pomocy w projektowaniu, budowaniu i montowaniu szeregu wielkich obiektów przemysłowych, szkoli praktycznie naszych inżynierów, techników i robotników w wielkich zakładach przemysłowych ZSRR.

Niezależnie od urządzenia Nowej Huty, otrzymujemy ze Związku Radzieckiego sprzęt dla podniesienia i mechanizacji wydobycia węgla w postaci wielkich kombajnów oraz skomplikowane obrabiarki — automaty dla fabryk metalurgicznych. Wraz ze sprzętem i całkowitym urządzeniem fabryk otrzymujemy niezwykle cenną dokumentację techniczną i projekty.

W kolejnictwie polskim stosujemy na szeroką skalę doświadczenia wybitnych racjonalizatorów radzieckich Krywonosa, Papawina, Ogniewa, Łunina i innych, którzy zwiększyli normy obciążenia parowozów, osiągnęli niespotykany nigdzie wielki przebieg dobowy i przez racjonalne wykorzystanie możliwości cieplnych kotłów doprowadzili do tego, że unika się dużych strat przez wycofywanie parowozów z obiegu.

Kolejarze nasi, naśladując czołowych kolejarzy radzieckich, poważnie zwiększyli okres pracy parowozów i spowodowali zwiększenie możliwości transportowych.

Wymienić wypada kolejarzy węzła Tarnowskie Góry, parowozowni Bydgoszcz i Poznań, którzy osiągnęli sukcesy w usprawnieniu pracy i przysporzyli gospodarce narodowej milionowych oszczędności.

Korzystając z przyjaźni Związku Radzieckiego, w każdej dziedzinie naszego życia gospodarczego stosujemy doświadczenia i osiągnięcia człowieka radzieckiego, który udziela nam życzliwie swej pomocy — bez niej nie bylibyśmy w stanie uzyskać tak wielkich sukcesów.

W ten sposób Związek Radziecki daje nam przykład braterstwa ludów i bezinteresownej współpracy międzynarodowej, nie opartej na wyzysku słabszego.

Możemy być więc przeświadczeni, że przy pomocy i w przyjaźni z ZSRR zrealizujemy Plan 6-letni i zbudujemy trwałe fundamenty socjalizmu w Polsce.

O NIEKTÓRYCH ZADANIACH APARATU PLANOWANIA W RESORCIE KOMUNIKACJI

...szkoła Ekon... w SOPOCIE ...Gospodarczej

Analizując niektóre błędy i braki dotychczasowej pracy aparatu planowania w resorcie komunikacji, autor wskazuje na podstawowe zadania służby planowania. Są to: zasada maksymalnej produkcji i walki z zaniżeniem planów, zasada norm średnich progresywnych, zasada udziału szerokich mas wykonawców przy opracowywaniu planów i oddolnego planowania oraz zasada bieżącej kontroli i analizy wykonania planu.

Dalsze uwagi krytyczne odnoszą się do organizacji i warunków pracy służby planowania w resorcie komunikacji. Autor zwraca uwagę, że oportunistyczne, zaniżone plany mogą spowodować straty w gospodarce narodowej i przypadki te są zapowiedzią ostrej walki klasowej na tym odcinku. Podkreślając konieczność walki z ukrywaniem rezerw produkcyjnych, autor formułuje w końcu warunki przezwyciężania dotychczasowych błędów przy opracowywaniu planu na r. 1951.

W czasie krótkiego stosunkowo okresu istnienia i mimo niewątpliwej „wątłości" organizacyjnej, aparat planowania w resorcie komunikacji może zanotować pewne osiągnięcia w swojej dotychczasowej działalności, do których przede wszystkim należy zaliczyć rozwój metod planowania w komunikacji i częściowe osiągnięcia samego planowania; np. plan przewozu towarów na PKP na rok 1949 został wykonany w 101,3%, świadczy to o dostatecznie dużej dokładności planu. Stałe podnoszenie się poziomu pracy aparatu planowania i rozszerzenie zasięgu planowania znalazły swój wyraz w poważnej pracy, jaką było opracowanie na rok 1950 pierwszych jednolitych planów finansowo-eksploatacyjnych (produkcyjnych) przedsiębiorstw podległych Ministerstwu Komunikacji. Należy jednak stwierdzić, że udział aparatu planowania w uzyskaniu *dotychczasowych* osiągnięć resortu komunikacji (np. przedterminowe wykonanie planu 3-letniego i planu na rok 1949 niemal przez wszystkie przedsiębiorstwa resortu) był niedostateczny, a ze szczególnym naciskiem podkreślić należy fakt, że rola służby planowania w organizowaniu *przyszłych* osiągnięć jest również niedostateczna. Naświetlenie niektórych braków aparatu planowania

komunikacji w tej dziedzinie pozwoli nam na wyciągnięcie pewnych zasadniczych wniosków.

Pod planowaniem działalności gospodarczej w resorcie komunikacji, co jest zadaniem służby planowania, należy rozumieć nie tylko opracowanie planów, co gorzej — rozumiane niekiedy jako biurokratyczne opracowanie zamierzeń gospodarczych lub jakiejś nowej formy budżetu — lecz praktyczne, konkretne wytyczanie kierunku działalności żywych ludzi — pracowników komunikacji — wytyczanie kierunku czułego i precyzyjnego aparatu naszego transportu. Takie ujęcie zadań służby planowania wskazuje, że do zakresu działania służby planowania należeć będzie stała kontrola wykonania planów *w toku ich realizacji* na podstawie operatywnej sprawozdawczości, natychmiastowe reagowanie na wszystkie braki i niedociągniecia w wykonaniu planów, przedsiębranie środków zaradczych, bieżące ingerowanie i korygowanie przebiegu pracy, mobilizowanie sił i środków w celu zapobieżenia niewykonaniu planu. Zasadą służby planowania powinny być słowa Stalina: „*Tylko biurokraci mogą myśleć, że praca planowania kończy się w chwili sporządzenia planu. Sporządzenie planu jest zaledwie początkiem planowania. Właściwe planowe kierowanie rozwija się po zestawieniu planu*". Należeć tu będzie dalej ustalanie metod, środków i form organizacyjnych, które byłyby niezbędne i sprzyjałyby nie tylko wykonaniu planu, ale i jego przekroczeniu.

Aparat planowania w swojej codziennej działalności musi być świadomy związku zachodzącego między planowaniem a prawami ekonomicznymi socjalizmu, związku polegającego na tym, że planowanie nasze opiera się *na wykorzystaniu i zastosowaniu praw ekonomicznych socjalizmu*, a przede wszystkim prawa stałego, nieprzerwanego postępu technicznego, polegającego miedzy innymi na takiej racjonalizacji procesów pracy, która otwiera nieograniczone możliwości zwiększenia zdolności produkcyjnej (przewozowej). Ze świadomości tej powinny wynikać podstawowe metody i zasady pracy aparatu planowania. Planiści resortu komunikacji powinni przy tym zawsze pamiętać o ustawowym charakterze naszych planów, o tym, że nasze plany to — jak pisał Stalin — „*Nie plany — przewidywania, ani plany — domysły, ale to plany — dyrektywy, które są obowiązujące dla kierowniczych organów i które określają kierunek naszego rozwoju gospodarczego w przyszłości*".

Jedną z najważniejszych zasad planowania, którą z żelazną konsekwencją będzie musiał jak najszybciej stosować nasz cały aparat planowania, jest zasada maksymalnej produkcji, maksymalnego wykorzystania rezerw, zasada walki z niebezpieczeństwem minimalizmu, ze zniżaniem naszych planów.

Dotychczasowe osiągnięcia w tej dziedzinie wyraźnie wskazują, że wiele naszych planów okazało się zbyt niskimi i nie uwzględniającymi olbrzymich rezerw i możliwości naszego aparatu transportowego i produkcyjnego. Przypadki przekraczania niektórych naszych planów o 13,3% czy 50%, podczas gdy w Związku Radzieckim plany te przekraczane były o ułamek procentu — oznaczają, że plany nasze były niskie, że nasz aparat planowania nie wykrył w procesie planowania istniejących rezerw, że nie osiągnął takiego stopnia precyzji w planowaniu, jaki mógł być w danym etapie osiągnięty. Spowodowane to było niedostatecznym korzystaniem z przykładu i doświadczeń planowania komunikacji w Związku Radzieckim. — Np. w komunikacji lotniczej plan przewozu osób wykonany został w lutym br. w 171,2%, a w marcu br. w 210.1%, przy czym kierownictwo PLL „Lot" tłumaczyło te wysokie procenty przekroczenia planu.... zmianą taryfy, tak jakby zmiana taryfy nie była znana przed wykonaniem planu I kwartału br. Podobnie i żegluga śródlądowa wykonała w I kwartale br. plan przewozu towarów na Odrze w 214.04%.

Należy przy tym nadmienić, że stosunkowo wielkie procenty przekroczenia planów są u nas często osiągane *bez większego wysiłku, bez całkowitego zmobilizowania wszystkich środków*.

Przykładem może być plan Państwowej Komunikacji Samochodowej, która w styczniu 1950 r., wykonując w 70,3% plan uruchomienia samochodów, zrealizowała plan przewozu towarów w 191% w tonach, a w 142,3% w tonokilometrach, w lutym 1950 r. wykonując w 82,7% plan uruchomienia samochodów, osiągnęła w zakresie planu przewozu towarów 226% w tonach, a w 161% w tono-kilometrach, w marcu 1950 r. realizując plan uruchomienia samochodów w 95%, wykonała plan przewozu towarów w 224% w tonach, a w 150% w tonokilometrach. Powyższe liczby szczególnie ostro wykazują podstawowe błędy aparatu planowania, opracowującego *plan, który bez zmobilizowania wszystkich środków i rezerw* (w żadnym z 3 miesięcy nie uruchomiono planowej ilości samochodów) zostaje przekroczony o 91%, 120% i 124%.

To, że w niektórych pozycjach projektów planu przedsiębiorstw komunikacyjnych na rok 1950 planowano gorsze, niższe wskaźniki niż osiągnięte w 1949 r. — wskazuje na istotne i szkodliwe błędy popełniane przez aparat planowania w naszym resorcie, będące wyrazem oportunizmu i przekreśleniem podstawowej i naczelnej zasady planowania socjalistycznego oraz niedostrzeganiem perspektyw rozwojowych. Przykładem niebezpiecznego zaniżania planów może być jeden z najważniejszych elementów w projekcie planu PKP na rok 1950 — całkowita zdolność załadunkowa wagonów *(zdolność produkcyjna)*, którą zaplanowano na listopad 1950 r. *mniejszą niż osiągnięta (wykonana) w listopadzie 1949 r.* W tym konkretnym przypadku widzimy zasadniczy błąd aparatu planowania PKP, który mimo poważnych

inwestycji w taborze, ulepszeń łączności i zabezpieczenia ruchu pociągów, rozwoju racjonalizacji i współzawodnictwa pracy itd. planuje na listopad 1950 r. zdolność naładunkową *niższą od wykonanej w 1949 r.*

Dlatego też podstawowym obowiązkiem służby planowania jest stała, zaostrzona czujność co do sporządzania planów zaniżonych, planów z rezerwami i zdecydowana walka z poważnym niebezpieczeństwem oportunistycznego, minimalnego planowania. Czujność aparatu planowania w tej dziedzinie powinna przejawiać się nie tylko w opracowywaniu planu, ale także przy korygowaniu planu już w trakcie jego wykonania. Dekret Rady Ministrów ZSRR z 1947 roku o państwowym planie gospodarczym głosił: *„Trzeba zdecydowanie zdemaskować i zakończyć praktykę ustalania zniżonych planów, które nikogo nie mobilizują. Plan państwowy musi być bolszewicki, musi być oparty nie na średnich statystycznych normach, ale na średnich progresywnych"*. O stosowaniu zasady planowania mobilizującego, planowania bez rezerw, przy kontrolowaniu wykonania planu mówi również Uchwała Rady Ministrów z dnia 3. III. 50 r. w sprawie Narodowego Planu Gospodarczego na rok 1950 (Monitor Polski nr A-28, poz. 334), która przy omawianiu zadań służby planowania w zakresie kontroli wykonania planów głosi w § 89: „Kontrola wykonania planu ma na celu ustalenie zakresu wykonania planu, względnie przyczyn jego niewykonania. *Kontrola ta powinna również ujawniać ukryte rezerwy i możliwości produkcyjne i powodować wykorzystanie ujawnionych rezerw"*.

Właściwe bezkompromisowe stosowanie przez aparat planowania komunikacji zasady maksymalnej produkcji, zasady maksymalnego wykorzystania rezerw — jest zasadniczym warunkiem spełnienia przez służbę planowania jej podstawowych zadań.

Z powyższym łączą się ściśle zadania i obowiązki aparatu planowania w dziedzinie norm. Zasadniczo każdy wskaźnik planu powinien opierać się na określonej normie, która ma charakter obowiązujący. W tej dziedzinie aparat planowania konsekwentnie musi przestrzegać zasady norm średnich progresywnych, które są zasadniczym czynnikiem zwiększania produkcji i obniżenia kosztów własnych. Stosowanie w niektórych przypadkach w planie operatywnym na rok 1950 norm statystycznych dla niektórych wskaźników eksploatacyjno-technicznych doprowadziło do niedopuszczalnego ustalania wskaźników w planie 1950 r. gorszych niż wykonanie w r. 1949, co przeczy zasadzie postępu i rozwoju. Przykładem może być planowanie na niektóre miesiące roku 1950 *najważniejszego* wskaźnika techniczno-eksploatacyjnego PKP, którego poprawa jest „warunkiem wykonania zadań Planu 6-letniego komunikacji", mianowicie współczynnika obrotu wagonów; zaplanowano gorszy lub taki sam jak w ubiegłych latach, co ilustruje zestawienie poniższe:

	X	XI
1949 wyk.	5,58	5,66
1950 plan	5,6	5,7

O niedostatecznym stosowaniu zasady norm średnich progresywnych świadczą również zaplanowane na rok 1950 wskaźniki wydajności pracy niektórych rodzajów napraw w warsztatach PKP, np. na rok 1950 przy gł. naprawie parowozów planowano zużycie o 90 pracogodzin więcej niż zużywano w rzeczywistości w 1949 r., a przy średniej naprawie parowozów o 117 pracogodzin więcej niż istotnie zużytkowano w 1949 r. Plan nasz, który jest narzędziem zmieniania rzeczywistości, dyrektywą postępu i rozwoju, powinien być oparty na zasadzie norm średnich progresywnych. Uwzględnianie osiągnięć przodujących pracowników komunikacji, konsekwentne przestrzeganie zasady norm średnich progresywnych, stałe dążenie do oparcia planu o jak najszerszy system norm, stanowi jedno z najważniejszych zadań naszego aparatu planowania.

Zadaniem aparatu planowania jest również współpraca i organizowanie udziału szerokich mas pracowników komunikacji w opracowaniu naszych planów, jest to niezbędna gwarancja prawidłowego planowania i prawidłowego wykonania planu. Obowiązkiem aparatu planowania jest wnikliwe i konkretne stosowanie wniosków narad wytwórczych i technicznych, na których pracownicy oceniają słuszność planów oraz wnoszą poprawki do planów już w toku ich wykonania.

Trzeba jednak stwierdzić, że nasz aparat planowania (i to zarówno w MK jak i w dyrekcjach przedsiębiorstw) nie tylko nie planuje w zasadzie postępu współzawodnictwa i racjonalizacji pracy ogólnie, ale nie planuje również wyników tych form współzawodnictwa, które już istnieją. Nieumiejętność zaś zaplanowania ujemnie odbija się na organizacji nowych form współzawodnictwa. O dotychczasowych brakach aparatu planowania w tej dziedzinie świadczy np. zupełne nieuwzględnienie w planie na rok 1950 (chociażby tylko co do napraw średnich parowozów) osiągnięć i doświadczeń przodujących drużyn parowozowych, które przecież w okresie opracowywania planu były już znane.

Już w 1949 r. przy znacznym przekroczeniu planu w zakresie głównej naprawy parowozów — plan napraw średnich wykonany został w 100%, gdyż odczuwało się coraz większy brak parowozów do średniej naprawy. Było oczywiste, że zainicjowane przez masz. Czapczyka, Krygiera i Szwarca współzawodnictwo o zwiększenie przebiegów między naprawami da zmniejszenie ilości napraw średnich. Jednakże aparat planowania PKP, jakby nie dostrzegając tego, nie wziął pod uwagę osiągnięć przodujących drużyn parowozowych przy opracowywaniu planu na rok 1950.

Jak najszybsze wprowadzenie metody oddolnego planowania na wszystkich odcinkach oraz wykorzystywania inicjatywy szerokich mas pracowników komunikacji przez aparat planowania — są warunkami lepszego i realniejszego opracowywania naszych planów. Należy bowiem pamiętać, że każdy nasz plan jest nie do pomyślenia bez mobilizacji inicjatywy i doświadczenia szerokich mas pracowników transportu. Tak więc i współzawodnictwo pracy i ruch racjonalizatorski muszą być ujmowane jako jeden z zasadniczych elementów naszego planowania, jako podstawowa metoda walki o wykonanie i przekroczenie naszych planów i dlatego każde opracowanie planu powinno zawierać przesłanki rodzaju ruchu współzawodnictwa oraz uwzględniać osiągnięcie naszych przodowników pracy i najlepszych, przodujących jednostek służbowych.

Jednakże doświadczenie z obecnego okresu opracowywania planu na rok 1951 wskazuje na niedostateczną poprawę stylu pracy naszego aparatu planowania w tej dziedzinie. Udział aktywu pracowniczego, przodowników pracy i racjonalizatorów przy opracowaniu projektu planu na rok 1951, np. na terenie DOKP Szczecin i Dyrekcji Okręgowych PKS we Wrocławiu i Poznaniu był mocno niedostateczny, a wykonanie postanowień instrukcji w tym przedmiocie potraktowane było formalistycznie i biurokratycznie. Większość jednostek nie wykonała również postanowień zarządzenia Ministra Komunikacji z dnia 6 maja br. o doprowadzeniu planu 1950 r. do wykonawców, w wyniku czego poważny odsetek pracowników nie był w pełni poinformowany o swoich indywidualnych zadaniach w zakresie wykonania planu.

Poważne zadania ma do spełnienia aparat planowania w zakresie kontroli wykonania planu. Aparat planowania prowadzi systematycznie kontrolę wykonania planu statystycznie (w oparciu o sprawozdanie) i współdziała przy operatywnej kontroli inspekcyjnej (na terenie przedsiębiorstw, urzędów itp.), która prowadzona jest przez służby fachowe, *ale powinna być koordynowana przez służbę planowania.* Dotychczasowa działalność służby planowania komunikacji w poważnym stopniu zaniedbywała obowiązki w zakresie kontroli wykonania planu. Nasze komórki planowania nie interesowały się na ogół przebiegiem wykonania planu, nie wyciągały odpowiednich wniosków, nie korygowały planów w toku wykonywania. Jest też b. pilną i konieczną rzeczą, aby na tym odcinku nastąpił decydujący przełom w stylu pracy naszego aparatu planowania, tj. aby komórki planowania jak najszybciej zaczęły kontrolować wykonanie planu w toku jego realizacji, aby zaczęły właściwie posługiwać się sprawozdawczością i operatywnie mobilizować środki do wykonania oraz usuwać przeszkody w wykonywaniu planów. Zbadanie i opracowanie najlepszych metod kontroli wykonania planu, jako środków walki o plan, i coraz sprawniejsze ich stosowanie przez nasz aparat planowania — to również ważne zadania na najbliższy okres.

Wreszcie z powyższym łączy się konieczność jak najszybszej reorganizacji służby planowania w naszym resorcie i zmiany stylu pracy naszych komórek planowania.

Istniejąca struktura organizacyjna służby planowania w resorcie komunikacji w większej części odbiega od właściwych zasad organizacyjnych, co miało swoje odbicie w praktyce opracowywania planu na rok 1950. Przykładem w tej dziedzinie była dotychczasowa działalność Biur Planowania w Dyrekcjach Okręgowych Kolei Państwowych, które praktycznie nie odegrały większej roli przy opracowywaniu Planu 6-letniego i na rok 1950.

Jeszcze i teraz w niektórych jednostkach planujących naszego resortu kierownicy tych jednostek, nie doceniając lub nie rozumiejąc zadań służby planowania, niedostatecznie interesują i opiekują się pracą komórek planowania, w rezultacie powoduje to taką sytuację, jak np. w Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Szczecinie, gdzie Biuro Planowania nie ma warunków do wykonania swoich zadań.

Trzeba również stwierdzić, że na pewnych odcinkach działalność niektórych komórek planowania w Dyrekcjach (Generalnej, Naczelnej) przedsiębiorstw resortu komunikacji sprowadza się do roli manipulacyjno-pośredniczącej.

Jednolite uregulowania tego zagadnienia (jednolita struktura organizacyjna, ustalenie szczegółowego zakresu działania komórek planowania i zasad współpracy między komórkami planowania centralnego i przedmiotowego) w poważnym stopniu przyczyni się do usprawnienia pracy służby planowania.

Z powyższych uwag wynikają aktualne wnioski dla całej służby planowania resortu komunikacji, wnioski, które powinny być uwzględnione przy opracowywaniu planu na rok 1951.

Przede wszystkim należy zwalczać i przełamywać oportunistyczne tendencje występujące w naszym aparacie planowania, walczyć z teorią tzw. „ostrożnego planowania", o której mówił wicepremier H. Minc na V Plenum KC PZPR. Zadaniem aparatu planowania będzie walczyć o plan mobilizujący, o maksymalne zwiększenie produkcji w 1951 r. w stosunku do przewidywanego wykonania planu

---

Tylko te kadry są dobre, które nie boją się trudności, które nie chowają się przed trudnościami, przeciwnie — stawiają czoło trudnościom po to, żeby je przezwyciężyć i zlikwidować

J. STALIN

1950 r. Realizacja tego zadania wymaga zerwania ze stosowaną w niektórych przypadkach w roku ubiegłym wrogą i szkodliwą polityką ukrywania i niewykorzystania w pełni rezerw produkcyjnych. Wprowadzenie norm średnio-progresywnych, właściwe planowanie maksymalnego wykorzystania zdolności produkcyjnej, mobilizujące plany wydajności pracy, walka o oszczędne zużycie materiałów, obniżenie kosztów własnych i przyspieszenie obiegu środków obrotowych — oto zagadnienia, którymi powinien żyć cały aparat planowania naszego resortu. Opracowane przez nas plany powinny być dźwignią naszych przyszłych osiągnięć, powinny dawać jasną perspektywę i nadawać kierunek pracy ludziom naszego transportu, budzić w nich inicjatywę twórczą. Uzyskać to możemy przez uwzględnienie w planach osiągnięć przodujących pracowników, przez postulowanie poprzez plan kierunków rozwoju współzawodnictwa pracy i ruchu racjonalizatorskiego.

Powyższych warunków nie spełniają niektóre opracowywane obecnie projekty planów na rok 1951 w tych jednostkach, gdzie kierownictwo i aparat planowania nie stawiają dostatecznie silnego oporu oportunistycznym tendencjom zaniżania planów. Spotykane przypadki planowania na 1951 r. niżej o 4% — 8% wydajności pracy przy naprawach bieżących parowozów i wagonów niż przewidywane wykonanie w 1950 r. (DOKP Szczecin) muszą zaostrzyć czujność naszej służby planowania. Musimy pamiętać, że przypadki te są przejawem ostrej walki klasowej, toczącej się i na tym ważnym odcinku, ważnym, gdyż błędy i wypaczenia planu spowodować mogą w rezultacie poważne straty dla gospodarki narodowej. Każdy pracownik aparatu planowania musi zrozumieć, że zarówno uzyskiwanie przodujących osiągnięć naszego transportu jak i budowa zdrowego, mobilizującego planu odbywają się w ciągłej walce z minimalistycznymi i oportunistycznymi tendencjami.

Wielkie zadania stawiane komunikacji przez Partię i Rząd w Planie 6-letnim, są podejmowane przez masy pracowników transportu z zapałem i niezłomną wiarą w ich osiągnięcie. Zadaniem aparatu planowania jest zbudowanie na poszczególnych etapach Sześciolatki — takich planów, które byłyby orężem w ręku zarówno administracji jak i mas pracowników komunikacji — w walce o zwiększoną produkcję, wyższą jakość, lepsze wskaźniki techniczno-ekonomiczne — w walce o Socjalizm.

DEPLAN

INŻ. BOGDAN CYWIŃSKI

WSPÓŁZAWODNICTWO PRACY NA PKP

Autor w swoim artykule omawia osiągnięcia i wyniki pracy personelu kolejowego w okresie żywiołowego wzrostu wydajności pracy w latach 1946 — 47 oraz początki zorganizowanego współzawodnictwa pracy w r. 1947. W artykule tym naświetlone zostały ponadto trudności przy budowie systemu współzawodnictwa pracy, (które nastręcza złożona praca kolejowa), czynna rola ZZK, powstanie komórek współzawodnictwa pracy oraz współudział w tej pracy administracji kolejowej.

W dalszym ciągu autor przedstawia obraz obecnej organizacji współzawodnictwa pracy oraz wyniki pracy w latach 1948 — 50., napotykanych trudności, rolę miesięcznika „Przegląd Współzawodnictwa" oraz zadania, które należy postawić współzawodnictwu pracy na kolei, w szczególności w dziedzinie wykorzystania narzędzi pracy, wydajności pracy i oszczędności na materiałach.

Powojenny stan naszych kolei jest powszechnie znany i nie potrzeba długiego opisu zniszczeń i braków, aby odtworzyć je w naszej pamięci. Trzecia część torów i budynków uległa zniszczeniu jak również połowa mostów, w tej liczbie wszystkie największe. Cały tabor został zagrabiony i w nieznacznej części i w stanie mało przydatnym do ruchu odzyskany, sprzęt warsztatowy, urządzenia sygnalizacji, łączności, zabezpieczenia ruchu — zniszczone lub wywiezione.

Kadry przedwojennych pracowników zostały uszczuplone, częściowo wywiezione w głąb Niemiec, niedostatecznie uzupełnione dopływem podczas wojny młodych pracowników, zatrudnionych przez okupanta na najniższych tylko stanowiskach, a tym samym nie przygotowanych do wykonywania zadań bardziej odpowiedzialnych. Personel był wyczerpany fizycznie, moralnie i materialnie.

Organizacja była zupełnie rozbita. Kompletny brak przepisów, podręczników, rysunków, planów, druków, zmuszał do improwizacji, do opierania się na wspomnieniach.

Kraj został ogołocony z surowców, materiałów i wytworów, a także z żywności. Niedomagały poważnie wszystkie czynniki produkcji: ludzie, narzędzia pracy, materiały i organizacja. A jednocześnie musiały być wyrównywane zgłaszane i rosnące w szybkim tempie zadania przewozowe, wynikające z potrzeb odradzającego się życia gospodarczego, z olbrzymich ruchów ludności, a na początku, w okresie ukończenia i likwidowania wojny również i transportu, obsługi, wyżywienia i zaopatrzenia wielkich mas wojska na froncie.

Wszystkie te potrzeby rosły nie ustając i znalazły wyraz w wielkich liczbach przewiezionych osób i towarów.

	r. 1946	r. 1947	r. 1948	r. 1949
Pasażero-kilometry mld.	15,6	18,0	19,8	20,9
Netto-tono-kilometry mld.	19,4	21,3	28,1	32,6

W tym samym czasie odbywały się wielkie prace nad odbudową zniszczeń wojennych i nad podniesieniem nie tylko ilości, ale i jakości świadczeń przewozowych naszych kolei. W okresie wykonywania 3-letniego planu 1947—1949 r. wszystkie najistotniejsze braki i szkody zostały usunięte, o jakości zaś pracy PKP, którą można by było charakteryzować dziesiątkami wskaźników, świadczyć może tylko kilka liczb.

	r. 1946	r. 1947	r. 1948	r. 1949
1. Obrót wagonu towarowego	9,68	8,38	6,60	5,94
2. Liczba netto-tono-kilometrów przypadająca na 1 wagon czynny towarowy — w tys.	186	193	235	259
3. Liczba pasażero-km na 1 czynny wagon pasażerski — w mil.		2,64	2,81	2,85
4. Przebieg dzienny czynnego parowozu ogółem — w km	129	138	155	167
5. Zużycie paliwa w kg na 1000 brutto-tono-km	97,5	86,8	64,0	57,5
6. Szybkość handlowa pociągu pasażerskiego w km/godz.	26,9	28,5	30,4	33,0
7. Liczba brutto-tono-km przypadająca rocznie na 1 pracownika ekspl. PKP		173,25	221,76	266,0

Z porównania powyższych liczb widzimy, jak szybko i jak znacznie szła wzwyż ilościowo i jakościowo praca, przypadająca na każdego z trzystu kilkudziesięciu tysięcy pracowników Polskich Kolei Państwowych.

Ten sam prawie personel kolejowy przy pomocy nieznacznie tylko powiększonego taboru wykonywa coraz to większą pracę i wykonywa ją coraz lepiej. Na każdym stanowisku służbowym, kierowniczym lub wykonawczym pracownik PKP zdaje codziennie egzamin, podwyższa swoją klasę i spełnia wielkie ciążące na nim zadania, nie ustaje w swoim postępie i zapewnia na odcinku transportu możność dalszego rozwoju naszej gospodarki narodowej.

Od pierwszego roku samodzielnej pracy Polskie Koleje Państwowe wykazały niepowstrzymany ruch zwyżkowy i wykażą go niewątpliwie w latach następnych, przede wszystkim w okresie 6-letniego Planu przebudowy gospodarczej i budowy podstaw socjalizmu.

Naród polski nie skąpił i nie skąpi naszym kolejom środków na odbudowę i ulepszenia ich technicznego wyposażenia. Usprawnia się organizacja pracy, gospodarka narodowa zapewnia coraz to obfitsze i regularniejsze zaopatrzenie kolei w materiały, lecz głównym źródłem postępu, z którego czerpie powojenne polskie kolejnictwo, jest praca polskiego kolejarza.

Nie przebrzmiały jeszcze odgłosy wystrzałów i nie wygasły zgliszcza wojennej pożogi, kiedy wielotysięczna rzesza pracowników przystąpiła do odbudowy swego warsztatu pracy. Pracowała bez zachęty i bez przymusu, pobudzona bądź świadomą myślą, bądź instynktownym wyczuciem, że pracuje dla siebie, że buduje własny dom.

Ten żywiołowy, twórczy pęd jest źródłem, z którego wywodzi się w polskim kolejnictwie współzawodnictwo pracy. Zanim ustawy i dekrety nadały konkretny wyraz nowemu ustrojowi, zanim Polska Ludowa zabarwiła się rumieńcem życia i zaczęła przeobrażać się w Polskę Socjalistyczną — już polski robotnik kolejowy uświadomił swoją nową rolę gospodarza kraju, gospodarza wyposażonego w pełnię praw i obarczonego pełnią obowiązków, pełnią odpowiedzialności za swoje czyny. Zanim jeszcze ustawy sformułowały znaczenie pracy w nowej Polsce, już pracownik polskich kolei, tak samo jak jego towarzysze z innych odcinków gospodarki narodowej, uświadomił sobie, że praca przestała być tylko ciężkim obowiązkiem, narzuconym przez gospodarczą tyranię kapitału, tylko koniecznością i niewolą, że stała się ona zaszczytnym zadaniem każdego obywatela i jedynym źródłem jego dobrobytu. Że owoc pracy, że każde dokonane dzieło stało się teraz wspólną własnością całego świata pracy, że pomnożenie produkcji jest podstawą bogactwa narodowego, jest warunkiem wyższej stopy życiowej nas wszystkich razem i każdego z osobna.

Nie znaliśmy jeszcze wówczas przyszłych kanonów współzawodnictwa pracy; nie mieliśmy komitetów, regulaminów, wezwań i umów, nie formułowaliśmy punktów dodatnich i ujemnych, nie posiadaliśmy całej organizacji, która reguluje obecnie nurt ruchu współzawodnictwa pracy. Lecz już wówczas w roku 1945—1946 istniało współzawodnictwo w postaci żywiołowego pędu umęczonej przez okupanta klasy robotniczej do pracy, do pracy o głodzie i chłodzie.

Tylko podświadomy duch współzawodnictwa sprawił, że praca akordowa, odrzucana przed wojną przez klasę robotniczą, została teraz przez nią z całkowitą świadomością podjęta, że podejrzliwie traktowane premie nie wywołały teraz nigdzie niechęci.

Współzawodnictwo znalazło wyraźne odbicie w nowych przepisach uposażeniowych, które związały wysokość płacy z zajmowanym stanowiskiem, a więc z jakością wykonywanej pracy, znalazło odbicie we wszystkich systemach premiowo-akordowych, które unormowały stosunek pomiędzy pracownikiem i jego uspołecznionym pracodawcą.

Współzawodnictwo znalazło swój pełny wyraz w osiągnięciach — i to w jak wielkich osiągnięciach — wówczas jeszcze, kiedy jego postać nie zarysowała się wyraźnie, kiedy samo określenie było szerokim warstwom pracowników najzupełniej obce.

Współzawodnictwem pracy był wielki wysiłek pracowników w obronie bezpańskiego majątku kolejowego, porzuconego przez uchodzącego okupanta, w obronie narzędzi pracy i materiałów przed ich rozgrabieniem. Wszystkie ugrupowania fachowe rywalizowały w uzupełnieniu tego majątku przez odszukiwanie „wyszabrowanych" przedmiotów, przez kompletowanie brakujących urządzeń wszelkimi dostępnymi środkami. Pracownicy skupiający się samorzutnie dokoła ognisk przyszłej pracy nie czekali, nie oglądali się na pomoc innych, zawodowo właściwych wykonawców, lecz na własną rękę zabezpieczali, odbudowywali i kompletowali budowle, tory, urządzenia w warsztatach, parowozowniach i innych zakładach. Duch współzawodnictwa ożywiał wszystkich pracowników, którzy po kilkoletniej przerwie wracali do pracy we własnym warsztacie, chociaż duch ten nie wcielił się jeszcze, nie nabrał wyraźnej postaci. Duch współzawodnictwa pracy przy umiłowanym warsztacie dał nam imponujący zryw pierwszego roku samodzielnej gospodarki Polskich Kolei Państwowych, dał wyniki, które zaspokoiły palące potrzeby gospodarki narodowej.

Wcielenie to nie kazało na siebie długo czekać. Już w połowie 1946 roku byliśmy świadkami wezwań kierowanych przez pewne okręgi dyrekcyjne do innych, aby zmierzyły z nimi swe siły przy wykonywaniu najważniejszych, najbardziej palących zadań.

W roku 1947 brakowało jeszcze we współzawodnictwie jakiejkolwiek organizacji, jakiegoś planu — okręgi, służby fachowe, różne terenowe jednostki prześcigają się w swych wysiłkach. Od przypadku do przypadku zostały sformułowane warunki umowy o współzawodnictwo, zapadły decyzje, zawierające ocenę wyników. Nie widzimy jednak w całej akcji żadnego systemu, powstaje ona oddolnie, jako naturalny odruch szerokich warstw, które uświadomiły sobie potrzebę rosnących wysiłków, które zrozumiały już konieczność nadania tym wysiłkom pewnego ładu, lecz nie od razu potrafiły znaleźć właściwe rozwiązanie, właściwy sposób postępowania.

Łatwo zrozumieć powody pewnej zwłoki w uzyskaniu konkretnych norm, które by pozwoliły ująć w system akcję kolejowego współzawodnictwa pracy.

Aparat kolejowy jest bardziej złożony niż jakakolwiek inna dziedzina gospodarki narodowej i dzieli się na dziesiątki gałęzi służbowych, z których każda ma inne zadanie, a wszystkie razem współpracują ze sobą w produkcji usług przewozowych.

Każda gałąź służbowa obejmuje dziesiątki, a czasem setki i tysiące placówek terenowych, rozrzuconych na przestrzeni dwudziestu tysięcy kilometrów sieci, mających utrudniony wzajemny kontakt.

Produkcja kolejowa — przewozy — tak zdawałoby się prosta, obejmująca kilka ostatecznych wytworów — pasażero-kilometry, tono-kilometry bagażu i towarów, produkcja ta nie nadaje się do bezpośredniego porównywania, różni się niesłychanie w związku z rodzajami przewozów, technicznymi warunkami różnych kolejowych linii i węzłów w związku ze zmiennym w przestrzeni i czasie zagęszczeniem pracy.

Ostateczny produkt kolei zawiera w sobie dziesiątki półfabrykatów najróżniejszego typu: utrzymywanie i naprawa torów, mostów, budynków, urządzeń technicznych, rozmaitego taboru, obsługę tych narzędzi pracy, przewozy: naładunek, organizowanie i wykonanie przewozu oraz wyładunek, bardzo liczne czynności pomocnicze, techniczne, handlowe, rachunkowe itp. Ustalenie związku pomiędzy zużyciem półfabrykatów a uzyskaniem ostatecznych wyników oraz roli i wkładu różnych jednostek i zespołów pracowniczych jest w kolejnictwie niezmiernie trudne.

Rozległe różnice w warunkach pracy utrudniają także opracowanie, zróżniczkowanie i sklasyfikowanie mierników pracy i ustalenie właściwych form, które by uwzględniały dokładnie te zmienne warunki produkcji.

Zbadanie, przeanalizowanie, skonstruowanie i wycenienie mierników kolejowej pracy było jednak — tak jak i w innych dziedzinach — niezbędnym, wstępnym warunkiem postawienia współzawodnictwa pracy na właściwym gruncie, warunkiem zastąpienia pierwotnej improwizacji jakimś systemem.

Zorganizowanie aparatu, który by mógł poprowadzić akcję na rozległym i zróżniczkowanym terenie, nastręczało również duże trudności. Toteż od zwołania przez Związek Zawodowy Pracowników Kolejowych (ZZK) w grudniu 1947 r. wielkiej narady, która uchwaliła podjęcie współzawodnictwa na PKP, upłynęło dużo czasu, wykonano wielką pracę, aby stworzyć niezbędną organizację, uregulować i spotęgować toczącą się niepohamowanie akcję, nadać jej dzisiejszy ład, zakres i rozmach.

ZZK, organizacja łącząca w sobie wszystkich pracowników kolejowych, organizacja o trzydziestoletniej chlubnej tradycji, podjęła się zadania wielkiego, a wykonała je szybko i pomyślnie. Zasady nowej organizacji były następujące:

1) objęcie przez Związek kierowniczej roli w całej akcji, połączone ze współpracą administracji, która czynnie popierała ruch współzawodnictwa;
2) kilkostopniowa organizacja aparatu, na którego czele stanęły w okręgach Komitety Okręgowe pracujące w oparciu o Komitety Oddziałowe i Terenowe;
3) oparcie współzawodnictwa na instrukcjach, których wówczas jeszcze nie było;
4) powiązanie współzawodnictwa z wykonywaniem planów wytwórczych, których budowa stawiała wówczas zaledwie pierwsze kroki;
5) doprowadzanie planów gospodarczych aż do dołu — do jednostek wykonawczych i analiza ich wykonania;
6) szeroka akcja, uświadamiająca masy robotnicze o współzawodnictwie, jego podstawie ideologicznej i zadaniach.

W krótkim czasie ponad 3000 Komitetów różnych stopni przystąpiło do pracy.

W sierpniu 1948 r. odbyła się w Warszawie konferencja współzawodnictwa pracy, w której wzięli udział przedstawiciele Komitetów Okręgowych, KCZZ, Partii Robotniczych, Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Komunikacji, a także przedstawiciele Ministerstwa Komunikacji oraz przodownicy pracy z różnych okręgów. Konferencja utrzymała dotychczasowy kierunek działania, podkreślając w szczególności potrzebę studiów i naukowych badań w zakresie metod pracy, stosowanych przez przodujących pracowników.

Konferencja uchwaliła tymczasowy regulamin ramowy, przewidujący organizację Komitetu Głównego przy Zarządzie Głównym ZZK. Przy Komitecie Głównym utworzono komisje: organizacyjno-popularyzacyjną, techniczno-ekonomiczną oraz wyników.

Przy Zarządach Okręgowych ZZK utrzymano Komitety Okręgowe, przy służbach i oddziałach — Komitety Terenowe. Wreszcie w każdej placówce, która zatrudnia przynajmniej 20 pracowników, została przewidziana tzw. „trójka organizacyjna". W ten sposób Komitet Główny, 10 Komitetów Okręgowych, około 370 Komitetów Terenowych i około 3000 trójek organizowanych stanowi obecnie sieć organizacyjną współzawodnictwa. Już sama liczba tych organów jest dowodem, jak skomplikowana jest działalność całego aparatu.

Dalszym etapem w rozwoju współzawodnictwa pracy na PKP było zarządzenie Ministra Komunikacji z dnia 12 stycznia 1949 r. o konferencjach i naradach w sprawie planowania. Zarządzenie to stwarzało ściślejszy związek pomiędzy współzawodnictwem pracy i planową gospodarką kolei, a także dawało administracji kolejowej wyraźnie wskazówki co do jej udziału w naradach wytwórczych, przewidzianych w ramach organizacji współzawodnictwa.

Zarządzenie podkreśla, że wydajna praca na wszystkich szczeblach wymaga stałego uświadomienia podległych jednostek i całego personelu PKP o znaczeniu zlecanych im do wykonania zadań, a z drugiej strony zgłaszania przez jednostki liniowe przełożonym powstających potrzeb i napotykanych trudności.

Zastosowanie powyższych zasad wymaga między innymi bliskiego kontaktu kierownictwa z wykonawcami, który pozwoli omówić z jednej strony plany, ich znaczenie i sposób wykonania, z drugiej — potrzeby jako podstawę do następnych planów oraz trudności i sposoby ich usuwania. Kontakt ten zapewnić mają organizowane systematycznie konferencje oraz narady techniczne i wytwórcze.

Zarządzenie przewiduje dalej kwartalne konferencje w ówczesnym Ministerstwie Komunikacji (obecnie w Dyrekcji Generalnej Kolei Państwowych), miesięczne konferencje w dyrekcjach okręgowych, miesięczne narady techniczne w kolejowych urzędach pierwszej instancji i miesięczne narady wytwórcze w jednostkach wykonawczych.

W konferencjach i naradach, które każdy dział służby odbywa oddzielnie, ale przy udziale innych współpracujących gałęzi, biorą udział przedstawiciele Związkowych Komitetów Współzawodnictwa, trójek organizacyjnych oraz przodownicy pracy i racjonalizatorzy.

Przedmiotem obrad jest przebieg pracy, wykonanie planu z okresu ubiegłego i na okres następny, ewentualne zmiany w planie, napotykane trudności i sposoby ich usunięcia.

Wreszcie zarządzenie zaleca administracji największą opiekę i pomoc dla akcji współzawodnictwa pracy.

Zarządzenie przewiduje w ten sposób doprowadzenie planu do samego dołu i analizę planu oraz jego wykonanie przy udziale aparatu współzawodnictwa i przodowników pracy.

Dalszy okres współzawodnictwa charakteryzuje najlepiej sprawozdanie z działalności Zarządu Głównego ZZK za lata 1948-1949, które wylicza wśród zagadnień poruszanych na posiedzeniach Głównego Komitetu Współzawodnictwa Pracy następujące tematy:

a) regulaminy współzawodnictwa dla różnych działów służby,

b) analiza systemu płac, norm i stawek oraz wpływ ich na wyniki pracy,

c) popularyzacja osiągnięć przodowników, opieka nad przodownikami i nagrody dla nich,

d) akcja oszczędnościowa, a w szczególności przygotowanie Krajowej Narady Oszczędnościowej na PKP w dniu 8 maja 1949 r.,

e) racjonalizacja i pomysły racjonalizatorskie,

f) wykonanie planu 3-letniego itd.

Akcja Komitetów Współzawodnictwa wszystkich szczebli dała już w ciągu dwóch lat sprawozdawczych wydatne wyniki pozytywne. Komitety wciągnęły szerokie masy kolejarskie do ruchu zorganizowanego współzawodnictwa, przyspieszyły wykonanie planu 3-letniego, dały poważne osiągnięcia oszczędnościowe.

Wspomniane powyżej sprawozdanie ZZK podaje następujące zestawienia liczbowe, które rysują wyraźnie osiągnięcia Związku w tej dziedzinie.

Rok	Liczba współzawodniczących w %% ogółu pracowników			Liczba przodowników pracy	Suma nagród wypłaconych przodownikom zł	Liczba narad wytwórczych	Liczba pomysłów racjonalizatorskich	Suma nagród wypłaconych racjonalizatorom zł	Liczba trójek organizacyjnych	Liczba komitetów		Liczba odznaczonych Sztandarem Pracy klasy	
	zespołowo	indywidualnie	razem							okręgowych	terenowych	I	II
1948	50,1	13,6	63,7	3636	—	9618	34	286000	2446	10	377	—	—
1949	55,8	10,5	66,3	5726	290632220	43042	17777	8070000	3061	10	372	13	45

Zestawienie świadczy o tym, że współzawodnictwo szybko ogarnęło dwie trzecie wszystkich pracowników PKP, że wzrasta z roku na rok kilkakrotnie liczba odbytych narad wytwórczych, których znaczenie propagandowe i uświadamiające jest nie mniej ważne od ich bezpośrednich wyników oszczędnościowych. Wreszcie rośnie szybko ruch racjonalizatorski w szerokich masach pracowników kolejowych. Związek szacuje na sumę zł 315 mil. oszczędności uzyskane w kolejnictwie w ciągu r. 1949 dzięki wynalazkom racjonalizatorskim. Trudno nawet w przybliżeniu ocenić osiągnięcia współzawodnictwa w ścisłym tego słowa znaczeniu. Wyrazem jego jest częściowo wzrost jednostek pracy, przypadających na jednego pracownika w latach 1948-1949 w porównaniu z rokiem 1947. Przyjmując za podstawę brutto-tono-kilometry, widzimy, że wzrost ten wynosi 28% w roku 1948 i ponad 53% w roku 1949. Wzrost ten jednak nie wyczerpuje daleko osiągnięć współzawodnictwa w zakresie zaoszczędzonych materiałów, lepszego wykorzystania taboru, poprawy jakości usług przewozowych, podniesienia poziomu stanu technicznego kolei itd. Zliczenie i oszacowanie tych wszystkich korzyści dałoby niewątpliwie sumy miliardowe.

Ruch współzawodnictwa rozwija się dalej w r. 1950. Wstępne sprawozdanie z I kwartału 1950 r. rzuca na to pewne światło.

Wzrasta liczba współzawodniczących pracowników i osiąga 239 497 osób, czyli 73,6% całej załogi. W szczególności współzawodnictwo ogarnia coraz więcej pracowników umysłowych, których rodzaj zatrudnienia nastręcza większe trudności przy uchwyceniu wyników pracy.

W niektórych okręgach liczba współzawodniczących dochodzi do 90%, w niektórych warsztatach mechanicznych współzawodniczy niemal cała załoga (98%).

Rozwija się — obok dawnej formy współzawodnictwa krótkoterminowego (3-miesięcznego) — nowa forma współzawodnictwa długofalowego, którego przykładem może służyć walka o zwiększenie przebiegu parowozów pomiędzy naprawami okresowymi, a więc walka o wyniki osiągane na przestrzeni paru lat. Rozwija się również rozmaitość zadań, na których tle zostaje podejmowane współzawodnictwo. Świadczy to wymownie o wzroście inicjatywy, pomysłowości, organizacji, a jednocześnie jest rękojmią dalszych konkretnych osiągnięć ekonomicznych.

W kierunkach, które były już dawniej objęte współzawodnictwem, sprawozdanie podaje szereg liczb, dowodzących nieustannego postępu oszczędnościowego bądź to przy wykonywaniu naprawy taboru, bądź przez wydłużenie przebiegu między naprawami okresowymi lub myciem kotłów parowozowych, przez oszczędne zużycie paliwa, przez rozpowszechnienie robót akordowych i powiększenie wydajności pracy, skrócenie obrotu wagonów, powiększenie przebiegu dobowego parowozów, usprawnienie pracy manewrowej itd.

Sprawozdanie wylicza obok tych dodatnich wyników również i napotykane trudności, do których wypadnie wrócić po uprzednim zapoznaniu się z zasadami współzawodnictwa, stosowanymi na PKP.

W pierwszym kwartale bieżącego roku Główny Komitet Współzawodnictwa Pracy wydał nowy regulamin, który zawiera ogólne zasady współzawodnictwa, dotyczące wszystkich kolejowych służb, a następnie w oddzielnych załącznikach reguluje postępowanie w różnych służbach, których ustrój, charakter działalności i przedmiot pracy zmuszają do odrębnego ich traktowania.

Regulamin ustala na wstępie, że współzawodnictwo pracy jest masowym ruchem oddolnym, ruchem nowym, wolnym i rewolucyjnym, którego inicjatywą i źródłem są szerokie rzesze wszystkich pracujących. Niewyczerpane zasoby sił twórczych świata pracy, jego inicjatywa, pomysłowość i talent tworzą w łączności z nauką najwyższy typ społecznej organizacji pracy realizującej rozwój i postęp ogólny.

Współzawodnictwo pracy w ścisłym połączeniu z realizatorstwem, pomysłami i wynalazczością zmierza do wykonania i przekroczenia planu, do osiągnięcia jak najlepszych wyników, a w związku z tym dąży do obniżenia kosztów własnych, do podniesienia pracy na coraz wyższy poziom i uczynienia jej lżejszą, do oszczędności w gospodarstwie narodowym, a tym samym i do poprawy bytu mas pracujących.

Współzawodnictwo pracy wreszcie poprzez narady wytwórcze wypełnia wielką pracę wychowawczą przebudowania świadomości społecznej pracownika. Pracownik, biorąc poprzez narady wytwórcze udział w kontroli i rządzeniu zakładem pracy, uczy się i nabiera doświadczenia w tej dziedzinie, a zarazem przeobraża swą dawną świadomość wyzyskiwanego, niezainteresowanego w produkcji robotnika okresu kapi-

talizmu, w nową: świadomego, biorącego odpowiedzialny udział w kierowaniu zakładem pracy, robotnika — budowniczego socjalizmu.

Wyrazem przystąpienia do współzawodnictwa jest umowa, ujmująca konkretne zobowiązania na okres zasadniczo nie krótszy niż 3 miesiące. Współzawodniczą pracownicy — fizyczni i umysłowi — indywidualnie lub zespołowo, jednostki wykonawcze (zakłady pracy), oddziały i okręgi dyrekcyjne lub różne służby fachowe.

Przedmiotem współzawodnictwa są m. in. wyniki pracy, zainteresowanie pracowników ruchem racjonalizatorsko-nowatorskim, ulepszanie organizacji pracy, podnoszenie dyscypliny pracy, higieny oraz bezpieczeństwa pracy i ruchu, rozwijanie oszczędności, polepszanie jakości i obniżanie kosztów.

Szczegółowe rozpatrzenie zasad współzawodnictwa pracy w różnych gałęziach służby przekraczałoby granice artykułu.

Stwierdzić należy, że kierunki były na ogół wybrane trafnie i zmierzają do istotnych celów, do ważnych zagadnień kolejowej gospodarki.

Byłoby jednak śmiałe twierdzić, że wszystkie elementy kolejowej gospodarki zostały w regulaminie objęte, że nie zostały w nim pominięte niektóre pozycje bardzo ważne z punktu widzenia technicznego i ekonomicznego. Regulamin spełnia zupełnie dobrze swoje zadanie na obecnym etapie współzawodnictwa i stanowi tym samym poważne, dodatnie osiągnięcie. W przyszłości czeka go niewątpliwie niejedna poprawka i uzupełnienie. Za zasługę należy policzyć kierownictwu akcji współzawodnictwa fakt, że widzi ono samo pewne niedomagania swego dzieła i odważnie o nich mówi. Sprawozdanie z wyników I kwartału 1950 r. wspomina w szczególności o następujących trudnościach.

Zainteresowanie pracowników współzawodnictwem nie wszędzie osiągnęło jednolity najwyższy poziom. Obok okręgów i placówek przodujących są inne, znacznie opóźnione i wymagające wglądu kierownictwa i energicznej akcji.

Podkreśla się w sprawozdaniu brak sił fachowych w służbach technicznych, a nawet ich odpływ z kolejnictwa do innych dziedzin gospodarczych. Zaznaczony jest także brak instruktorów kierujących popularyzacją współzawodnictwa oraz nie zawsze odpowiednia obsada referatów.

Zdarzają się czasem niedociągnięcia w dostawie materiałów, w wyposażeniu w narzędzia pracy.

Z terenu nadchodzą pożyteczne wnioski: jedna z dyrekcji wzywa do wzmożenia akcji popularyzacyjnej, inne zgłaszają potrzebę ściślejszej kontroli przy odbiorze naprawianych parowozów, wagonów i materiałów.

Dziwne wrażenie robi uwaga innej dyrekcji, że awans społeczny, który uzyskują przodownicy i racjonalizatorzy pracy w nagrodę za wybitne osiągnięcia, nie zawsze przynosi im równocześnie właściwe korzyści materialne.

Podkreślone zostały trudne warunki mieszkaniowe pracowników, którzy zamieszkują często poza miejscem pracy albo są delegowani i oderwani od rodziny.

Krytyczne te odgłosy nie zmieniają ogólnego, dodatniego obrazu osiągnięć współzawodnictwa i kontrastują z ogólnym jasnym tłem. Sprawozdanie podkreśla bowiem postęp w wykonaniu zobowiązań długofalowych, ich realizowanie z nadwyżką, stwierdza stały wzrost wydajności pracy, pozytywną reakcję pracowników na dekret o socjalistycznej dyscyplinie pracy, którego wpływ daje się już odczuć. Układa się zgodnie współpraca administracji z Komitetami Współzawodnictwa, narady wytwórcze spełniają dobrze swą rolę jako teren wymiany doświadczeń między pracownikami i szkołą dla pracowników słabszych, na którym rozlegają się głosy szczerej i ostrej analizy własnych poczynań. Przodownicy pracy uzyskują w warsztatach pracy dogodne warunki, w których mogą dalej podnosić swą wydajność, pogłębiać swoją wiedzę.

Tak przedstawia się w ogólnych zarysach obecny stan akcji współzawodnictwa pracy na terenie PKP.

Oprócz bezpośrednich zadań, które ta akcja spełnia, które znajdują wyraz w stałym wzroście wydajności pracy, w pomyślnym rozwoju racjonalizacji, oszczędności i usprawnienia, należy podkreślić rozpoczętą przez Komitet Główny akcję wydawniczą. Nie jest jeszcze ten dorobek na PKP zbyt wielki. Miesięcznik „Przegląd Współzawodnictwa Pracy na PKP", który rozpoczął swe życie przed niespełna rokiem, ukazał się dotąd tylko cztery razy. W swych apelach do wszystkich pracowników, a w szczególności do ich aktywnej grupy, redakcja czasopisma wzywa o zasilanie jej artykułami i wiadomościami z terenu, wiadomościami częstymi, licznymi, wszechstronnymi, opartymi na doświadczeniach. Apele te jak dotąd nie osiągnęły pozytywnych wyników. Ciężkie warunki obecnego życia, gorączkowa realna praca nad wykonaniem wzrastających zadań zdają się tak bardzo pochłaniać czas i siły praktycznych działaczy w dziedzinie współzawodnictwa, że nie pozostaje ich na pracę literacką.

Nie jest to jednak stan, z którym można się godzić. Współzawodnictwo jest i powinno być jednocześnie współpracą. Wymaga ono bliższego kontaktu wszystkich uczestników, wymaga dobrych informacji, wymiany zdań, wymiany doświadczeń. W warunkach rozproszenia akcji na terenie całego państwa, na wielkich odległościach i obszarach, zadanie to może spełnić tylko prasa zasilana systematycznie i obficie, docierając wszędzie. Nie sami aktywiści, nie sami przodownicy powinni czytać ten organ. Musi on przenikać do warstw dotąd biernych, czasem może sceptycznych, powinien je budzić, uświadamiać i podniecać do coraz to energiczniejszego, czynnego udziału w akcji współzawodnictwa. Należy przeto życzyć, aby twórcy czasopisma opanowali sytuację i ugruntowali byt wydawnictwa. Należy im tego życzyć tym bardziej, że pierwsze zeszyty i co do treści, i co do formy stoją na należytym poziomie i odpowiadają zadaniom, które to czasopismo powinno wykonywać.

Oprócz czasopisma Główny Komitet wydał cztery zeszyty „Biblioteczki Przodowników i Racjonalizatorów w Komunikacji".

Są to krótkie, po trzydzieści parę stron, przystępne, ładnie opracowane wypowiedzi wybitniejszych praktycznych działaczy w dziedzinie współzawodnictwa i racjonalizacji, którzy dzielą się z czytelnikami swymi myślami i doświadczeniami. I te wydawnictwa mogą spełniać pożyteczne zadanie informacyjne, instrukcyjne i propagandowe — a tym samym zasługują na całkowite poparcie.

Jeden z numerów „Przeglądu" zawiera krótki opis wagonu — wystawy, poświęconej współzawodnictwu pracy. Wagon ten był czynem pierwszomajowym (1949 r.) Krakowskiego Komitetu Okręgowego Współzawodnictwa Pracy. Wystawa obejmowała kilkadziesiąt pomysłów racjonalizatorskich, modele wynalazków, wykresy, fotografie itp. Wagon obsłużył najpierw swój okręg macierzysty, docierając do stosunkowo zapadłych miejscowości, a następnie inne okręgi. Nasuwa się pytanie, czy tego rodzaju inicjatywa nie powinna być naśladowana przez inne dziedziny gospodarki narodowej, które mogłyby skorzystać w tym celu również z pomocy PKP i urządzić okrężną podróż swoich eksponatów po całej Polsce.

Gospodarstwo kolejowe składa się z wielu dziedzin, na jego tle powstaje wiele zagadnień, bardziej lub mniej ważnych, od których racjonalnego rozwiązania zależy ostateczny wynik działalności przedsiębiorstwa. Współzawodnictwo pracy, włożone w nowe ramy organizacyjne zwraca swe wysiłki w kierunku najważniejszych elementów kolejowej gospodarki.

Najważniejszym zadaniem kolei jest zaspokojenie potrzeb przewozowych narodowej gospodarki. Widzimy, że od początku niemal nasze koleje wykonują sprawnie wszystkie zgłoszone zadania przewozowe.

Niemniej ważną jest troska o bezpieczeństwo osób, które korzystają z usług kolei, o bezpieczeństwo i zdrowie pracowników, którzy koleje obsługują, o wielki majątek, który zawarty jest w wyposażeniu kolei i w powierzonych im towarach. Liczba wypadków kolejowych z roku na rok spada przy czynnym poparciu akcji współzawodnictwa, które bezpieczeństwo ruchu i pracy oraz higienę pracy otacza szczególną opieką

i ocenia je wysoko w swoich punktacjach. Bezpieczeństwo przewozu i przechowywania towarów po swym pierwotnym, powojennym kryzysie wzrosło znakomicie i zwiększa się z roku na rok.

Jakość usług kolei: częstotliwość ruchu, szybkość transportu, regularność, wygoda podróżnych, obsługa klientów — wszystko to jest objęte programem współzawodnictwa. W szczególności coraz to lepiej jest obsługiwany masowy ruch podmiejski: dojazdy pracowników do miejsca zatrudnienia i uczniów do szkół.

W kolejnictwie koszt narzędzi pracy — w najszerszym znaczeniu tego określenia — stanowi element pierwszorzędnej wagi, element nie zawsze dostatecznie doceniany. Niewiele jest zakładów produkcyjnych o tak wysokim stosunku wartości środków trwałych do wartości produkcji zakładu. Przed wojną stosunek ten wynosił na PKP w zaokrągleniu 10:1, po wojnie nie mógł ulec poważnej obniżce. W związku zaś z wartością środków trwałych pozostaje wkład bogactwa narodowego w kolejnictwo, koszt amortyzacji, koszty utrzymania tego majątku. Koleje nie amortyzowały przed wojną swego majątku w formie jawnej i ukrywały umorzenie w kosztach utrzymania, co przyczyniało się niemało do wspomnianego powyżej niedoceniania znaczenia wartości majątku trwałego, a także w nieprzychylnych warunkach do wyraźnej dewastacji tego majątku.

Oszczędność na środkach trwałych nie jest przez to elementem popularnym, znanym szerokim sferom pracowników ani też w pełnej mierze docenianym w programie współzawodnictwa. Podkreślamy — w pełnej mierze — ponieważ oszczędna gospodarka taborowa, którą nasze koleje mogą się śmiało poszczycić, stanowi wręcz przeciwnie jeden z głównych obiektów współzawodnictwa. Jest nim najbardziej dlatego, że dobre wykorzystanie taboru jest nieodzownym warunkiem wykonania zadań przewozowych i pod tym kątem widzenia jest przede wszystkim słusznie i mocno popierane.

Z tego poparcia korzysta bardzo szeroko strona oszczędnościowa zagadnienia taborowego. Gdyby nie doskonałe postępy w gospodarce taborem, nasze koleje musiałyby posiadać tysiące dodatkowych parowozów, dziesiątki tysięcy dodatkowych wagonów, wzrosnąć musiałyby o dobrą setkę miliardów nakłady inwestycyjne, a o dziesiątki miliardów koszty utrzymania taboru.

Nie możemy tutaj wchodzić w szczegóły akcji, która ma na celu należyte wykorzystanie taboru: walki o duży przebieg dzienny parowozów i wagonów, o współczynniki obrotu, o obniżenie odsetka taboru chorego, o przyspieszenie naprawy, o powiększenie szybkości handlowej, o wyrównanie szczytów przewozowych itd. Walka ta ma bardzo wielkie znaczenie oszczędnościowe.

Wyniki nasze są już dzisiaj bardzo korzystne, ale nie stanowią jeszcze kresu możliwości — jeszcze dotąd mamy dosyć długie postoje w naprawie, czas dziennej pracy parowozu może być wydłużony, wagony zbyt długo stoją na stacjach, zbyt mało czasu biegną w pociągach. Wydłużenie przebiegu parowozów od jednej naprawy do drugiej, od jednego mycia kotła do drugiego, ograniczenie naprawy bieżącej do tego czasu, kiedy parowóz podlega myciu kotła — są to wszystko kierunki naszych imponujących osiągnięć, ale i pod tym względem nie zawsze, nie wszędzie, nie wszyscy jesteśmy bliscy ideału. Rozwijający się w Związku Radzieckim ruch tzw. „pięćsetników", to jest maszynistów, którzy wykonują dziennie przebieg 500 km na swoich parowozach, dowodzi jak dużo może dać współzawodnictwo drużyn parowozowych, poparte pomocą wszystkich współpracujących służb, całej załogi i administracji.

Zaznaczyć trzeba, że dążenie do powiększenia zdolności przewozowej kolei stanowi dotąd silniejszą pobudkę niż dążenie do samej tylko oszczędności. W tych przypadkach, kiedy oszczędność nie idzie w parze i nie jest skumulowana przez dążenie do większej sprawności, tam pozostajemy w tyle. Odnosi się to do racjonalnej, oszczędnej działalności inwestycyjnej. Zrozumiała jest chęć posiadania rezerw sprawności — ale nie wolno zapomnieć, że tylko te inwestycje są gospodarczo uzasadnione, które są w odpowiednim stopniu wykorzystywane i przyczyniają się do obniżenia kosztów eksploatacji, że taka inwestycja jest przede wszystkim uzasadniona, która może być i jest bardziej od innych wykorzystywana. W przeciwieństwie z tą podstawową zasadą prawidłowej rozbudowy aparatu produkcyjnego pozostaje dążenie do zapewnienia sobie wygodnego, łatwego życia przez tworzenie nadmiernych rezerw zdolności produkcyjnej, przez tzw. „przeinwestowywanie się". Koleje nasze posiadają coraz lepsze wyposażenie techniczne, a więc przeinwestowanie się stanowi wzrastające niebezpieczeństwo. Każde planowane urządzenie techniczne wymaga troskliwej oceny z tego punktu widzenia, jego zaś miejsce w hierarchii potrzeb wiąże się z przyszłym wykorzystaniem, z tymi wynikami oszczędnościowymi, które zapewnia inwestycja z punktu widzenia nie tylko zdolności przewozowej, ale i oszczędności na pracy i materiałach, na lepszym wykorzystaniu taboru. Hamowanie niewczesnych zapędów, ograniczenie się w zbyt pospiesznych, źle umieszczonych nakładach, kierowanie naszych możliwości na właściwe odcinki, na najsłabsze miejsca, najwęższe przekroje — stanowić powinno wysoką klasę współzawodnictwa pracy. Zwalczając ukryte rezerwy wszędzie — w materiałach, w żywym aparacie ludzkim, w źródłach pieniężnych, nie możemy zapominać wielkich rezerw, które posiadamy w środkach trwałych, w tych setkach kilometrów źle wykorzystanych linii kolejowych i w ich urządzeniach, w niemniej licznych bezczynnych lub słabo obciążonych urządzeniach, które gdzie indziej mogą być z większym pożytkiem zastosowane.

W zakresie pracy ludzkiej współzawodnictwo czyni największe postępy. Wydajność pracownika PKP rośnie z roku na rok, ale i tutaj mamy jeszcze szerokie pole do działania. Nierównomierność pracy aparatu przewozowego, jego pulsująca działalność — sprawiają, że znaczna część czasu pełnienia służby nie jest na niektórych placówkach służbowych równoznaczna z wykonaniem pracy. Fakt ten i jego znaczenie są związane z istnieniem na kolejach pojęcia tzw. „pogotowia" pracownika — jego bezczynnego pobytu w miejscu służby. Traci na nim pracownik, ponieważ pogotowie jest uznawane za podstawę do wydłużenia obowiązującego czasu służby, traci przedsiębiorstwo, które opłaca bezczynny stan pracownika. Rozumiemy dobrze trudności, które tu napotykamy, lecz właśnie dlatego powinniśmy w tę stronę kierować nasze wysiłki, powinniśmy podjąć walkę o takie zapełnianie wolnych chwil, o takie organizowanie pracy, o takie wykorzystanie czasu służby, aby znikło lub zmalało pogotowie, aby odeszły do historii tygodnie „pracy" wynoszące 56, 70 i 91 godzin pozostawania na służbie, aby znikły przekazane nam przez przedwojenną gospodarkę niskie tzw. „współczynniki pracy".

Rewizja norm pracy stanowi niemniej ważny odcinek zadań kolejowego współzawodnictwa. Normy pracy, pochodzące nieraz z zamierzchłych czasów, opracowywane powierzchownie, często oparte na statystyce — należy zastąpić normami opracowanymi naukowo, normami zróżniczkowanymi, uwzględniającymi czynniki i warunki, które wydajność pracownika powiekszają lub zmniejszają. Jeżeli dla przykładu porównamy normy pracy w kolejnictwie w zakresie budownictwa z normami w innych resortach, spotkamy pozornie niezrozumiałą rozrzutność norm kolejowych, przewidujących czasem 2-krotne i większe zużycie robocizny. Rzecz staje się zrozumiała, jeżeli uprzytomnimy inny, mniejszy zakres robót (naprawczy charakter), ich mniejsze zmasowanie, z którymi mamy do czynienia w kolejnictwie. Lecz ten przykład jaskrawej rozbieżności świadczy o tym, że błędną będzie zawsze norma jednostkowa, która pomija globalną wielkość zadania, a tym samym czas stracony na przygotowanie roboty. Pomalowanie np. powierzchni tysiąca metrów kwadratowych nie pochłonie nigdy sto razy więcej robocizny niż pomalowanie dziesięciu metrów kwadratowych. A przecież wszystkie normy upraszczają zagadnienie i dają tylko stawki jednostkowe — w pewnych przypadkach niekorzystne dla wykonawcy, w innych rozrzutne.

Ważnym momentem w gospodarce pracą ludzką jest, obok ilości pracy, jej jakość, a więc zastosowywanie

do każdej czynności właściwych ludzi. Zarówno brak kwalifikacji u wykonawcy, jak nadwyżka uzdolnień albo nieodpowiednie co do kierunku uzdolnienia stanowią wielką rozrzutność, wielkie marnotrawstwo pracy.

Niemniej istotnym elementem wydajnej pracy jest zawodowe przygotowanie pracownika. Na tym polu wysiłki naszego kierownictwa są wielkie i stale rosną. Dokształcanie odbywa się w różnych postaciach w rozmaity sposób. Nie zaspakaja ono jednak wzrastających potrzeb; na tysiące można liczyć pracowników, którym przydałoby się większe lub mniejsze dokształcenie. Kto wie, czy zrobiliśmy wszystko, aby dostarczyć pracownikom odpowiedniej strawy umysłowej, czy nadąża za potrzebami nasza działalność instrukcyjna, wydawnicza, oświatowa. Czy potrafiliśmy w odpowiedni sposób podejść do pracownika, zainteresować go, wciągnąć w akcję kształcenia się i samokształcenia.

W zakresie współzawodnictwa zagadnienie pracy ludzkiej jest tak obszerne, zawiera tyle elementów z dziedziny organizacji, metodyki pracy, że trudno by je było wyczerpać. Sprowadzamy je tylko do trzech zasadniczych tez, których stałe rozwijanie i stosowanie powinny stanowić zadanie współzawodnictwa:

1) należy dążyć do tego, aby wykonanie pewnego dzieła wymagało najmniej pracy ludzkiej pod względem ilościowym i jakościowym,
2) należy zapewnić takie warunki pracy, aby pracownik mógł pracować z największą wydajnością,
3) należy pracownika tak urabiać, ażeby chciał on wydajnie pracować.

Akcja współzawodnictwa idzie w kierunku tych trzech podstawowych tez — jest jednak jeszcze na początku swojej drogi.

Oszczędne zużywanie materiałów jest dalszym odcinkiem współzawodnictwa. Polskie Koleje Państwowe zużywają rocznie za kilkadziesiąt mild. zł różnych materiałów, a tym samym zagadnienie materiałowe niewiele ustępuje co do znaczenia sprawom pracy ludzkiej. I na tym polu jesteśmy jeszcze na początku wykonywania naszych zadań. I w tym dziale środków produkcji istnieją zagadnienia jakości i ilości materiałów, które to zagadnienia wchodzą w krąg zainteresowań współzawodnictwa.

Tak mało zrobiono jeszcze w zakresie normalizacji materiałów, związanej ściśle z normalizacją wyposażenia kolejowego. Teoretycznie znormalizowana jest nawierzchnia kolejowa, znormalizowany tabor, natomiast w rzeczywistości posiadamy jeszcze liczne dziesiątki typów w obu dziedzinach.

Normy zużycia materiałów są niekompletne i w wielu przypadkach zużycie jest pozostawione dobrej woli wykonawców robót, w innych znowu normy te nie zgadzają się z rzeczywistą potrzebą. Na drobnym odcinku zużycia węgla opałowego normy zużycia i jego rzeczywisty rozchód nie są należycie opracowane.

W wielu przypadkach zużywamy zbyt kosztowne, deficytowe, czasem nawet importowane materiały tam, gdzie mogłyby je zastąpić inne, tańsze lub posiadane w dowolnej ilości. Gospodarka drewnem, jego zabezpieczenie od zniszczenia, gospodarka żelazem i walka z korozją, zużywanie kosztownej benzyny, olejów, a nawet zagadnienie węgla parowozowego są jeszcze opracowywane. A przecież samo zastosowanie drobnych gatunków węgla na parowozach dało nam miliony złotych oszczędności, jeszcze większe zaś innym działom gospodarki narodowej.

Utrzymujemy obecnie wysokie zapasy materiałów, nie zawsze usprawiedliwione potrzebą; zapasy, które wynikają czasem z błędnego systemu obliczania potrzeb, czasem z braku norm zużycia, czasem wadliwej polityki administracyjnej, z uporczywej a egoistycznej chęci zabezpieczenia się na dłuższy czas, zaspokojenia swoich potrzeb przyszłych, podczas gdy na sąsiednich odcinkach pracy w kolejnictwie i poza nim odczuwa się jednocześnie ostry brak tych samych materiałów. Walka z ukrytymi rezerwami materiałowymi stanowi wdzięczny i niewykorzystany jeszcze temat działalności współzawodnictwa.

W magazynach kolejowych gromadzą się z biegiem czasu materiały, które przestały być kolejom potrzebne i całymi latami zapełniają składnice, zajmując tam kosztowne miejsce, utrudniają gospodarkę, same zaś stopniowo niszczeją. Ich zastosowanie w charakterze zastępczym, a w razie zupełnej nieużyteczności przekazanie innym działom gospodarki, stanowi również zagadnienie, które może być z korzyścią opracowywane w ramach współzawodnictwa.

Szczególną uwagę należy poświęcić sprawom zbiórki i wykorzystania złomu i innych odpadków, ponieważ ta akcja jest dostępna najszerszym rzeszom pracowników — każdemu na jego odcinku.

Koszty transportu kolejowego własnych materiałów nie są przedmiotem rejestracji, a tym samym są często lekceważone z dużą stratą dla przedsiębiorstwa. Wprowadzenie opłaty za przewóz jest zadaniem administracji, natomiast w ramach współzawodnictwa leży zagadnienie takiego uporządkowania transportu, aby były unikane wszelkie zbędne operacje ładunkowe i przewozowe, wywołujące koszty i angażujące tabor.

Krótkie zaznajomienie się z historią współzawodnictwa pracy na naszych kolejach pozwala na sformułowanie pewnych wniosków.

Ruch współzawodnictwa mógł powstać i powstał na gruncie nowego ustroju społecznego i gospodarczego.

Współzawodnictwo wymaga ze strony pracownika dobrej woli, inicjatywy, aktywności i pewnego wysiłku duchowego i fizycznego, czasem nawet znacznego. Tylko pracownik, który czuje się współgospodarzem swego warsztatu pracy, skłonny jest dawać wysiłek. Widzimy jak chętnie, z jaką gotowością daje go nasz pracownik kolejowy.

Współzawodnictwo wymaga zbliżenia, pewnej atmosfery zaufania pomiędzy pracownikiem i pracodawcą. Wymagą zgodnej współpracy pomiędzy pracownikiem i administracją. Widzimy, że w uspołecznionej gospodarce zaufanie i współpraca są zapewnione.

Współzawodnictwo może dać wyniki tylko wówczas, kiedy głos pracownika jest wysłuchiwany, kiedy pracownik przestaje być bezduszną śrubą olbrzymiego kierowanego odgórnie mechanizmu, robotem, spełniającym machinalnie wyznaczone mu czynności. Widzimy, że nowy ustrój zapewnia każdemu pracownikowi udział w układaniu planów pracy, w kontroli ich wykonania, że pracownik staje się współautorem planów i dobrze wie, jakie znaczenie ma wyznaczone mu zadanie w całokształcie działalności przedsiębiorstwa.

Współzawodnictwo może dać tylko wówczas pełny wynik, kiedy zostaną wyzwolone wszystkie energie, wszystkie zdolności, cały zapas dobrej woli, wszystkie te rezerwy ukryte w tysiącznych rzeszach ludzi, którzy bardzo często przerastają zajmowane przez nich stanowisko społeczne, lecz nie mogli swych wartości w ustroju kapitalistycznym ujawnić i zrealizować. Widzimy, jak nowy ustrój zwraca się ku tym najszerszym rzeszom i daje im możność wykorzystania swych zdolności dla siebie, dla dobra ogółu, jak otwiera przed nimi wszelkie możliwości, zapewnia im stanowiska i role, których są warci, do których są zdolni.

Współzawodnictwo wymaga zgodnej współpracy administracji i wykonawców. Widzimy, że wszystkie czynniki — zwierzchnicy i pracownicy, inżynierowie, technicy i robotnicy, administracja i związek zawodowy — wszyscy kierują w jedną stronę swoje wysiłki, a tym samym zapewniają maksimum wyników.

Największe osiągnięcia są możliwe tylko wówczas, kiedy praca odbywa się według dobrze opracowanego planu, zapewniającego całkowitą harmonię postępowania setek współpracujących komórek, tysięcy współpracujących jednostek.

Nowy ustrój opiera swą działalność na planie, który przewiduje wszystkie szczegóły i nie pomija niczego. Plan ten, opracowany przy udziale przyszłych wykonawców, jest ich własnym dziełem, w które wnoszą oni bogactwo swoich myśli, całą swoją znajomość terenu, pracy i warunków wykonania.

Współzawodnictwo kroczy na naszych kolejach w atmosferze przychylności pracowników i poparcia wszystkich władz — współzawodnictwo dało już duże wyniki, może dać i da napewno jeszcze większe.

MGR STANISŁAW PODWYSOCKI

KOORDYNACJA TARYF TOWAROWYCH

Zagadnienie koordynacji taryf pozostaje w ścisłym związku z aktualnym problemem koordynacji przewozów. Analizując budowę taryf w komunikacji kolejowej, samochodowej i żeglugowej oraz różnice stawek, autor dochodzi do wniosku, że uzgodnienie tych taryf umożliwi skoordynowanie przewozów i uregulowanie polityki przewozowej zgodnie z zasadami gospodarki socjalistycznej.

Pod pojęciem koordynacji, czyli harmonizacji taryf rozumiemy wprowadzenie takiego układu taryf dla poszczególnych środków komunikacji, który umożliwia racjonalny podział przewozów pomiędzy te środki. Chodzi tu o wytworzenie takiej atrakcyjności każdego ze środków komunikacji, aby poszczególne kategorie przewozów trafiały same bez interwencji władz do odpowiednich przedsiębiorstw w rozmiarach wykorzystujących w pełni zdolność przewozową tych przedsiębiorstw, przy czym następuje równocześnie optymalne zaspokojenie istniejących potrzeb przewozowych.

Koordynacja taryf jest zatem podstawowym i niezbędnym warunkiem koordynacji przewozów.

Czynniki, decydujące o atrakcyjności poszczególnych środków komunikacji, dzielą się na techniczne i ekonomiczne. Do czynników technicznych należą: szybkość przewozu, zasięg lub gęstość linii komunikacyjnych, częstotliwość ruchu i pojemność taboru, do czynników ekonomicznych przede wszystkim cena przewozu.

Jak kształtują się ceny przewozu? Z rozważań pochodzących z zakresu polityki taryfowej wynika, że ceny przewozu powinny być ustalone na poziomie, pokrywającym koszt własny oraz planowany zysk.

Socjalistyczna teoria taryf wskazuje na tę samą zasadę i równocześnie daje do niej uzupełnienie wyjaśniające, iż chodzi tu o pokrycie globalnego kosztu przedsiębiorstwa przewozowego z wpływów taryfowych, podczas gdy ceny pojedynczych rodzajów usług nie muszą odpowiadać ściśle kosztom własnym tych usług.

Przyjmujemy zatem, iż zasadniczą podstawę do budowy poziomu taryf przewozowych stanowią koszty własne wraz z planowanym zyskiem i z ewentualnymi odchyleniami od tego kosztu zarówno wzwyż, jak i w dół w odniesieniu do poszczególnych rodzajów usług przewozowych.

Z punktu widzenia koordynacji taryf idealna jest taka sytuacja, w której taryfy zbudowane według powyższych zasad czynią zadość potrzebom koordynacji przewozów, potrzebom racjonalnego ich podziału. Każde z przedsiębiorstw przewozowych pokrywa wówczas swe koszty z wpływów taryfowych i równocześnie każde z nich jest ekonomicznie wykorzystane dla zaspokojenia potrzeb przewozowych życia gospodarczego.

Taka idealna sytuacja powinna właściwie istnieć w warunkach gospodarczych ustabilizowanych, gdy decyzję w uruchomieniu poszczególnych środków przewozowych poprzedzono badaniami ekonomicznymi i gdy wyniki tych badań były pozytywne dla uruchomionych środków komunikacji.

Może się jednak zdarzyć, iż nowy środek komunikacji nie zapewnia w najbliższym czasie rentowności, lecz za to budzi nadzieję lub nawet daje pewność osiągania tak znacznych korzyści technicznych, iż rozwój jego zasługuje na poparcie pomimo deficytowości. Taryfa przewozowa takiego przedsiębiorstwa ustalona na poziomie jego kosztów własnych byłaby za wysoka z punktu widzenia wartości odnośnych świadczeń wartości ocenianej przez nadawców przesyłek, kierujących się zasadami ekonomicznymi. W tej sytuacji znajduje się komunikacja lotnicza. Przedsiębiorstwa lotnicze dążą do ustalenia swych taryf na poziomie zapewniającym opłacalność przewozów i opłacalność tę osiągają, lecz dopiero z chwilą osiągnięcia koniecznego stopnia masowości przewozów. Dopóki natomiast rozmiary przewozów są zbyt małe, taryfa nie może pokryć wysokich kosztów jednostkowych.

Z czynników technicznych, decydujących o wartości (atrakcyjności) usług poszczególnych środków przewozowych, na pierwszym miejscu można postawić szybkość przewozu.

Pod względem szybkości handlowej przewozu pierwsze miejsce zajmuje lotnictwo, dalej idzie komunikacja samochodowa, kolejowa i wodna śródlądowa.

W takiej samej kolejności idą wymienione środki komunikacji, gdy chodzi o poziom kosztów własnych; najwyższe koszty na jednostkę świadczeń przewozowych wykazuje lotnictwo, niższe koszty samochód, jeszcze niższe kolej i żegluga.

Jeżeliby przyjąć za podstawę do ustalania taryf koszty własne usług przewozowych poszczególnych przedsiębiorstw oraz wartość tych usług ocenianą z punktu widzenia szybkości przewozu, to należałoby najwyższą taryfę ustalić dla komu-

---

Nauka dlatego właśnie nazywa się nauką, że nie uznaje fetyszów, nie boi się podnieść ręki na to, co się przeżyło, co jest stare i że czujnie przysłuchuje się głosowi doświadczenia, praktyki.

J. STALIN

nikacji lotniczej, niższą — dla samochodu, jeszcze niższą niż dla kolei i najniższą dla żeglugi śródlądowej.

Przeprowadzimy teraz porównanie stawek taryfowych poszczególnych przedsiębiorstw przewozowych, stosowanych w r. 1950 dla wchodzących pod uwagę odległości przewozowych. Dla uzyskania lepszej porównywalności przeliczono opłaty, które w odnośnych taryfach są podane w złotych za 1 kg, za 100 kg lub 1000 kg, na stawki jednostkowe za 1 tono-kilometr, zaokrąglone do pełnych złotych.

Za odległość km	Stawki taryfowe w zł za 1 t-km w komunikacji				
	lotniczej		samochodowej liniowej dla przesyłek		
	normalne	ulgowe [1])	100 kg	5 t [3])	15 t [3])
10	—	—	60	36	23
50	—	—	60	36	23
100	136 [2])	68 [1])	60	36	23
200	—	—	60	36	23
300	106	53	—	—	—
400	—	—	—	—	—
500	90	46	—	—	—

1) Przytoczone stawki ulgowe w komunikacji lotniczej są stosowane w okresie zimowym (1.XI — 31.III) za wagę przesyłek nie mniejszą niż 100 kg.

2) Stawki dla linii Warszawa — Łódź, długości 132 km.

3) Stawki dla towarów jednolitych w przesyłkach całopojazdowych.

Stawki taryf lotniczych i samochodowych dotyczą w zasadzie różnych odległości przewozu, bowiem przewozy samochodowe odbywają się, jak wiadomo, na bliskich odległościach do 100 km, natomiast przewozy lotnicze z reguły przekraczają tę odległość. Poza tym z tablicy widoczna jest pewna różnica w układzie taryf, gdy bowiem taryfa samochodowa zawiera stawki jednostkowe jednakowe dla wszystkich odległości, czyli stawki w liczbach absolutnych, wzrastające proporcjonalnie do odległości przewozu, to w taryfie lotniczej daje się zauważyć pewna degresja stawek jednostkowych na dalszych odległościach.

Podobieństwo omawianych taryf polega na braku ich zróżniczkowania według rodzaju towarów, dzięki czemu zarówno taryfa lotnicza, jak i samochodowa należą do systemu taryf naturalnych, czyli przestrzennych; ta okoliczność ułatwia ich harmonizację.

Porównanie poziomu stawek pozwala stwierdzić, iż taryfa lotnicza normalna jest odpowiednio do wysokiej wartości usług tej komunikacji znacznie wyższa od taryfy samochodowej. Najniższa stawka jednostkowa taryfy lotniczej normalnej w relacji Warszawa — Szczecin (498 km) wynosi 90 zł. za tono-kilometr i jest wyższa o 50% od taryfy samochodowej drobnicowej, a prawie o 300% tj. czterokrotnie wyższa od taryfy samochodowej 15 tonowej. Natomiast taryfa lotnicza ulgowa stosowana w okresie zimowym jest zbliżona pod względem poziomu do taryfy samochodowej drobnicowej, a na dalekich odległościach schodzi nawet poniżej poziomu tej ostatniej. Tak niski poziom ulgowej taryfy lotniczej sprzyja niewątpliwie akwizycji cennej, a zwłaszcza łatwo psującej się drobnicy dla przewozów lotniczych w okresie zimowym.

Zwróćmy teraz uwagę na poziom taryfy kolejowej i jej stosunek do taryfy samochodowej. Taryfa kolejowa jest, jak wiadomo, dość wydatnie zróżniczkowana według towarów; do celów porównawczych można ograniczyć się do podania tylko stawek najwyższych i najniższych również w zł za 1 tono-kilometr.

Za odległość km	Stawki taryf w zł za t-km w komunikacji kolejowej				
	pospiesznej - przyspieszonej			zwyczajnej	
	kl. drob. I 100 kg	kl. wag. I 5 ton	kl. wag. 1 15 ton	kl. drob. V 100 kg	kl. wag 26 ład. wag.
10	250	151	120	60	7
50	51	46	39	16	2
100	42	34	29	11	2
200	34	28	25	8	1
300	31	26	22	7	1
400	29	25	21	6	1
500	28	24	21	6	1

W zestawieniu rzuca się w oczy przede wszystkim znaczna rozpiętość pomiędzy najwyższymi i najniższymi opłatami taryfy kolejowej. Rozpiętość ta wynosi pomiędzy stawkami klas wagonowych zwyczajnych 16 : 1, po uwzględnieniu zaś wyższych opłat za przesyłki pospieszne przyspieszone klasy 1 — ok. 20 : 1; w opłatach za przesyłki drobne rozpiętość jest mniejsza, wynosi mianowicie ok. 4,5 : 1. Poza tym jest widoczna wydatna degresja stawek jednostkowych na dalsze odległości w stosunku do stawek dla odległości bliższych.

Odmienny system taryfy kolejowej, zróżniczkowanej według towarów i samochodowej, niezróżniczkowanej według towarów, utrudnia koordynację tych taryf. Trudności te zostały w pewnym stopniu usunięte przez wprowadzenie taryfy samochodowej proporcjonalnej w stosunku do odległości budowy. W rezultacie taryfa samochodowa jest na bliskich odległościach niższa od taryfy kolejowej dla przesyłek klasy pierwszej i szeregu dalszych klas. Jak widać z zestawienia stawka drobnicowa taryfy samochodowej 60 zł za tono-km jest na odległości 10 km równa stawce nawet najniższej klasy drobnicowej taryfy kolejowej. Wobec dużych zalet komunikacji samochodowej, a zwłaszcza możliwości przewozu „z domu" i „do domu" oraz możliwości stosowania elastyczności w ruchu pojazdów i szybkości dostawy, samochód ma warunki do przejęcia przewozów znacznej ilości towarów, zwłaszcza towarów drogich. Pod uwagę wchodzą przede wszystkim przewozy pomiędzy miejscowościami, nie mającymi połączeń kolejowych, następnie przewozy od stacji lub do stacji kolejowych, czyli przedłużenie przewozów kolejowych, a na bliskich odległościach także zastąpienie przewozów kolejowych samochodowymi.

Przechodząc z kolei do omówienia ostatniej taryfy, mianowicie taryfy towarowej żeglugi śródlądowej, należy zwrócić uwagę przede wszystkim na duże podobieństwo układu tej taryfy do kolejowej i to zarówno pod względem różniczki pionowej jak i poziomej.

Za odległość km	Stawki taryf w zł za t-km w kom. żeglugowej			
	pospiesznej		zwyczajnej	
	kl. 1		kl. 5a	kl. 12d
	100 kg	75 t	100 kg	ład. statku
10	96	82	16	7
50	31	27	5	2
100	23	20	4	2
200	19	16	3	1
300	18	15	3	1
400	17	15	3	1
500	17	14	.3	1

Taryfa żeglugowa jest niższa od taryfy kolejowej na wszystkich odległościach i to w odniesieniu do zwyczajnych jak i do pośpiesznych przesyłek wszystkich klas z wyjątkiem przesyłek klasy kolejowej 26. Rozmiary zniżek są różne ze względu na to, iż taryfa żeglugowa zawiera tylko 12 klas przesyłek, gdy taryfa kolejowa zawiera ich 26.

Zniżki te na średniej odległości przewozu (260 km) przesyłek zwyczajnych całopojazdowych przedstawia następująca tablica.

KLASY PKP	KLASY PŻS		
	oznaczenie	oparte na kl. PKP — w %	zniżka w %% od — do
1 — 3	1	3 — 20%	47% — 20%
4 — 7	2	7 — 15%	42% — 15%
8 — 9	3	9 — 15%	24% — 15%
10 — 11	4	11 — 10%	24% — 10%
12	5	12 — 10%	— 10%
13 — 15	6	15 — 10%	23% — 10%
16 — 17	7	17 — 10%	15% — 10%
18 — 19	8	19 — 10%	20% — 10%
20	9	20 — 10%	— 10%
21 — 22	10	22 — 5%	9% — 5%
23 — 24	11	24 — 5%	9% — 0%
25 — 26	12	26	5% — 0%

Jak wynika z powyższej tablicy, z największych zniżek korzystają towary klasy kolejowej 1 (47%). Rozmiary tych zniżek zmniejszą się w dalszych klasach, dochodząc do zera dla towarów klasy kolejowej 26.

Ogólne porównanie stawek taryfowych różnych środków komunikacji pozwala wyciągnąć wniosek, iż poziom tych stawek odpowiada mniej więcej wysuniętym na wstępie założeniom teoretycznym, opartym na stosunku kosztów własnych i wartości usług przewozowych odnośnych przedsiębiorstw. Odpowiednio do tych czynników najwyższy poziom wykazuje taryfa lotnicza, dalej idą kolejno taryfy: samochodowa, kolejowa i żeglugowa.

Trudności w osiągnięciu pełnej harmonizacji taryf wynikają z różnych systemów, na jakich oparte są taryfy; podczas gdy bowiem taryfy lotnicza i samochodowa noszą wyraźne cechy systemu naturalnego, to taryfy kolejowa i żeglugowa są oparte na systemie socjalistycznym, dopuszczającym różniczkowanie opłat przewozowych dla poszczególnych towarów w postaci odchyleń od kosztu własnego, jeżeli jest to uzasadnione względami gospodarczymi.

Wydaje się, iż dalszy postęp w zakresie koordynacji taryf byłby możliwy po dokonaniu zmiany opłat przewozowych, przy czym pod uwagę może wchodzić zmniejszenie odchyleń od kosztu własnego w taryfie kolejowej i żeglugowej oraz dostosowanie w pewnym stopniu taryfy samochodowej do taryfy kolejowej. Należałoby przy tym wziąć pod uwagę układ taryf w ZSRR.

TOMASZ ŚWIDERSKI

CZY I JAK NALEŻAŁOBY ZREFORMOWAĆ PRAWO PRZEWOZOWE?

Nawiązując do artykułu mgr W. Brasia pt. „O zmianę prawa przewozowego" autor uzasadnia konieczność zreformowania prawa przewozowego i podaje konkretne punkty wyjściowe, wynikające z potrzeb planowego systemu gospodarki narodowej w ustroju socjalistycznym.

W związku z artykułem mgr Władysława Brasia pt. „O reformę kolejowego prawa przewozowego", zamieszczonym w nr 6 „Przeglądu Komunikacyjnego" z czerwca 1950 r., należy stwierdzić, że wskutek zaszłych u nas zasadniczych przemian politycznych, ustrojowych, społecznych i gospodarczych sprawa reformy obowiązującego dotychczas prawa przewozowego stała się nie cierpiąca zwłoki.

Wzajemne stosunki kolei i korzystających z jej usług klientów w planowym systemie gospodarki państwowej w ustroju socjalistycznym nie powinny być nadal regulowane na podstawie regulaminów przewozowych, opartych na uchwałach obowiązującej od 1.X.1938 r. Konwencji Rzymskiej z 23.XI.1933 r., dostosowanej do potrzeb przewozowych w ustroju kapitalistycznym.

Taki stan rzeczy w najlepszym razie może być tylko przejściowo tolerowany jako zło konieczne.

W planowym systemie gospodarki państwowej na kolei ciąży obowiązek bezwzględnego wykonania konkretnych zadań, wynikających z ogólnopaństwowego planu gospodarczego, wówczas gdy w systemie gospodarki kapitalistycznej kolej, jako przedsiębiorstwo handlowe, musi być nastawiona tylko do leżącego w granicach jej możliwości zaspokajania potrzeb przewozowych, jakie wynikają ze zmiennej koniunktury gospodarczej.

Możliwość jednak wykonania przez kolej konkretnych zadań, jakie wynikają z ogólnopaństwowego planu przewozowego, w poważnym stopniu uzależniona jest od właściwego działania korzystających z usług kolei klientów, co znowu powoduje konieczność bezwzględnego przestrzegania odpowiedniej dyscypliny przewozowej.

Ażeby więc PKP mogły się wywiązać z włożonych na nie zadań, postanowienia obowiązującego prawa przewozowego muszą zawierać odpowiednio skuteczne co do tego warunki i rygory, które w należyty sposób zabezpieczałyby prawidłowość i planowość przewozów kolejowych.

W szczególności chodzi o wyłączenie możliwości wszelkiego rodzaju niewłaściwych działań klientów kolei, które bezpośrednio czy też pośrednio mogą zagrażać sprawności wykonania planów przewozowych.

I tak na przykład dotychczasowe postanowienia R. P. T.: § 5 „o obowiązku i kolejności przewozu", § 10 „o drodze przewozu", § 11 „o terminach dostawy", § 14 „o nadawaniu, zamawianiu, ładowaniu, przeładowaniu i ważeniu wagonów", § 16 „o wykupieniu i wydaniu przesyłek oraz o terminach ich odbioru i wyładowania", § 17 „o opłacaniu kosztów przewozu", § 21 „o prawie zmiany umowy o przewóz", § 22 „o wykonaniu zleceń dodatkowych", § 24 „o przeszkodach w wydaniu przesyłek" i wreszcie rozdziału III „o odpowiedzialności kolei, reklamacjach i powództwach" wymagają całkowitego przerobienia, gdyż w obecnym brzmieniu godzą one w planowy system przewozów i hamują możliwości przyśpieszenia obrotu wagonów oraz lepszego ich wykorzystania.

Przy rozważaniu zagadnienia, w jaki sposób należałoby zreformować dotychczasowe prawo przewozowe, aby stanowiło ono żywą treść, to jest wypełniało swoje najbardziej istotne zadanie sprawiedliwego i celowego regulatora życia gospodarczego, przede wszystkim nasuwają się następujące wymagania: — ze względu na doniosłe znaczenie

prawa przewozowego dla ogólnopaństwowej gospodarki powinno ono być wydane w postaci odrębnej ustawy o przewozie osób, bagażu i towarów na PKP z tym, że odnośne postanowienia ustawy z 1924 r., określającej zakres działania Ministra Komunikacji, na podstawie której zostały wydane obowiązujące obecnie regulaminy przewozowe, zostaną uchylone;

— postanowienia prawa przewozowego powinny być możliwie zwięzłe, jasne i zrozumiałe dla każdego przeciętnego obywatela, gdyż mają one służyć dla ogółu społeczeństwa, a nie tylko dla nielicznej garstki „wtajemniczonych";

— *prawo to powinno być dostosowane do istotnych potrzeb życiowych, gdyż tylko wówczas będzie ono stanowić gwarancję spełnienia przez kolej tych zadań, jakich oczekuje od niej społeczeństwo i państwo.*

Dla stwierdzenia słuszności tych wniosków powołuję się na przykład Związku Radzieckiego, gdzie, w miarę dokonywanej przebudowy form ustrojowych i gospodarczych oraz wynikającej stąd potrzeby dostosowania norm prawnych do istniejącej rzeczywistości, prawo przewozowe zmieniano cztery razy: w 1920 r., w 1922 r., w 1927 r. i ostatnio w 1937 r.

Wychodząc z tych założeń należałoby przyjąć, że przy przepracowaniu obowiązujących obecnie regulaminów przewozowych jako projektu ustawy o przewozie osób, bagażu i towarów na PKP musiałyby być uwzględnione następujące potrzeby:

A. Połączenia dotychczasowych dwóch oddzielnych regulaminów przewozowych w jedną całość, gdyż ogólnie biorąc traktują one jedno wspólne zagadnienie „przewozów na PKP"; dzięki takiemu połączeniu uniknie się powtarzania zawartych w obu regulaminach analogicznych postanowień wspólnych.

B. Ujęcie w tak pomyślanym projekcie Ustawy tylko zasadniczych norm prawnych, regulujących wzajemny stosunek kolei i korzystających z jej usług klientów oraz wynikające z tego stosunku wzajemne prawa, obowiązki i odpowiedzialność, zawarte w dotychczasowych regulaminach wszelkiego rodzaju przepisy wykonawcze, określające wzajemnie wiążący obie strony, ale z natury rzeczy zmienny tryb postępowania, powinny być uregulowane oddzielnie w wydawanych w ustalony sposób zarządzeniach wykonawczych; w ten sposób zasadnicza myśl obowiązującego prawa przewozowego będzie wyrażona jaśniej i stanie się łatwiejszą do opanowania i zrozumienia.

C. Zamieszczenie w tym projekcie upoważnienia Ministra Komunikacji do wydawania wiążących koleje i strony przepisów wykonawczych do tej Ustawy przez publikowanie ich w Dzienniku Taryf i Zarządzeń Komunikacyjnych MK, co niepomiernie ułatwi dostosowywanie tych przepisów do zmiennych potrzeb planowej gospodarki państwowej.

Przechodząc z kolei do omówienia szczegółowych wytycznych, jakie należałoby przyjąć dla omawianego przepracowania prawa przewozowego, jestem zdania, że co do tego powinniśmy się oprzeć na bogatych doświadczeniach Związku Radzieckiego, uwzględniając jednak istotne potrzeby życiowe i stan faktyczny w naszej rzeczywistości.

Dlatego też wychodząc z założenia, że *podstawowym obowiązkiem kolei jest wykonanie ogólnopaństwowego planu przewozu osób i towarów*, opracowanie projektu omawianej Ustawy należałoby oprzeć na następujących zasadniczych tezach:

1) ze względu na wiążące Polskę postanowienia Konwencji Rzymskiej z 1933 r. nowa Ustawa o przewozach na PKP będzie stosowana w komunikacji z kolejami zagranicznymi tylko wtedy, gdy nie wyniknie stąd naruszenie postanowień wskazanej Konwencji bądź też gdy w odnośnej komunikacji nie obowiązują odrębne przepisy;

2) PKP będą przyjmowały towary do przewozu według ustalonego trybu na podstawie zatwierdzonego planu przewozowego, z wyjątkiem zastrzeżonych przewozów pozaplanowych oraz przewozów w wagonach własnych i wynajętych;

3) przyjmowane do przewozu ładunki z reguły będą przewożone ze stacji nadania do stacji przeznaczenia drogą najkrótszą lub dającą możliwości najszybszej dostawy przesyłek i najlepszego wykorzystania taboru;

4) przewozy rzeczy gospodarstwa domowego przy przesiedleniach, przewóz zwłok oraz przewozy sektora prywatnego w granicach ustalonego limitu będą dokonywane poza planem, to jest tylko z zachowaniem kolejności, ustalanej według kolejności zgłoszenia do przewozu;

5) wojskowe, pocztowe i służbowe przewozy na kolejach będą dokonywane na podstawie zatwierdzonych w ustalony sposób odrębnych przepisów;

6) opłaty taryfowe za przewóz oraz wynikające z przewozu opłaty dodatkowe będą opracowywane przez Ministerstwo Komunikacji w oparciu o koszty własne i po zatwierdzeniu przez Komitet Ekonomiczny Rady Ministrów będą ogłaszane w Dzienniku Taryf i Zarządzeń Komunikacyjnych Ministerstwa Komunikacji;

7) wszyscy korzystający z usług klienci mają jednakowe prawa i obowiązki, a PKP w wykonaniu ustawy przewozowej nie mogą przyznawać ulgowych warunków i usprawnień przewozowych dla poszczególnych osób prawnych i fizycznych;

8) dla ustalenia należnych kolei opłat z tytułu przewoźnego, kontroli należytego wykorzystania nośności, ładowności lub pojemności wagonów i wreszcie wyłączenia możliwych wypadków i uszkodzeń taboru z powodu przeładowania wagonów ponad ich nośność lub ładowność, przy nadaniu towaru musi być określona jego waga;

9) sprawy sporne z tytułu umowy o przewóz powinny być rozstrzygane w drodze arbitrażu;

10) z tytułu umowy o przewóz kolej będzie obciążona obowiązkiem dostarczenia przesyłki do stacji przeznaczenia w ustalonym terminie i w takim stanie, w jakim przyjęła ją do przewozu, to jest z zachowaniem określonej wagi, ilości sztuk, w opakowaniu nienaruszonym;

11) nadawcy i odbiorcy z tytułu umowy o przewóz będą ponosili wobec kolei odpowiedzialność za wszelkie powstałe z ich winy straty materialne oraz szkody kolei i odwrotnie: kolej zostanie obciążona odpowiedzialnością za braki, uszkodzenia, zepsucia i nieterminowe dostawy ładunków;

12) opłaty przewozowe z reguły będą pobierane na stacjach nadania przesyłek przy stosowaniu zasad obrotu bezgotówkowego, wyjątek od tej zasady będzie przewidziany tylko dla przewozów zryczałtowanych;

13) kolej będzie obciążona obowiązkiem zorganizowania na stacjach czynności spedycyjnych;

14) z uwagi na konieczność przyspieszenia obrotu wagonów, a przez to i terminów dostawy, w projekcie Ustawy będą przewidziane następujące rygory:

a) wyłączenie przewozów stacyjnych i w obrębie tych samych węzłów oraz ograniczenie przewozów przesyłek wagonowych na krótkich odległościach; nie będzie to jedna: dotyczyć przewozów towarów masowych, jak węgiel, miał, żwir, buraki cukrowe itp;

b) ustalenie progresywnych opłat postojowego za przetrzymanie wagonów przy czynnościach ładunkowych;

c) ograniczenie przeekspediowań wagonów, tak w drodze ponownego ich nadania, jak i zmiany umowy o przewóz, tylko do przypadków wyjątkowych za zgodą Dyrektora Kolei i ustalenie z tego tytułu odpowiednio wysokiej opłaty karnej;

d) odpowiedzialność pieniężna kolei za niepodstawienie wagonu według planu, w postaci odpowiedniej opłaty karnej na rzecz nadawcy, obliczanej od ilości nie podstawionych wagonów;

e) odpowiedzialność pieniężna nadawców za nieprzyjęcie zamówionych wagonów, w postaci opłaty karnej na rzecz kolei, obliczanej od ilości nieprzyjętych wagonów;

f) odpowiedzialność pieniężna nadawców za nienależyte wykorzystanie (niedoładunek do ustalonej normy), w postaci opłaty karnej na rzecz kolei, obliczanej od niedoładowanej tony;

g) odpowiedzialność pieniężna nadawców za wadliwe załadowanie wagonu, wskutek którego nastąpi przeładowanie wagonu lub poprawienie ładunku na wagonie;

h) odpowiedzialność pieniężna kolei za nieterminowe podstawienie wagonów pod naładunek lub wyładunek, w postaci opłat karnych na rzecz nadawców;

i) premiowanie nadawców za zorganizowanie odprawy całego zwartego pociągu na odległość ponad 300 km;

j) odpowiedzialność karna, sądowa i administracyjna, w zależności od charakteru przewinień, za naruszenie postanowień ustawy przewozowej;

15) zmienne wykonawcze przepisy do Ustawy o przewozach na PKP (wiążące kolej i strony) po ich zatwierdzeniu przez Ministra Komunikacji będą wydane w ogólnie dostępnym „Zbiorze przepisów wykonawczych do Ustawy o przewozach na PKP“, w drodze ich opublikowania w Dzienniku Taryf i Zarządzeń Komunikacyjnych MK, w którym też będą ogłaszane dalsze ewentualne uzupełnienia do tego zbioru.

Całość omawianej Ustawy o przewozie osób, bagażu i towarów na PKP należałoby podzielić na następujące zasadnicze rozdziały:

I. Ogólne postanowienia (określenie przedmiotu i zakresu Ustawy)
II. Przewóz towarów (określenie warunków umowy o przewóz towarów).
III. Przewóz osób, bagażu i przesyłek ekspresowych (określenie warunków umowy o przewóz).
IV. Odpowiedzialność kolei, nadawców, odbiorców i podróżnych.
V. Reklamacje i powództwa.

Opracowanie szczegółowego projektu ustawy o przewozach na PKP oraz zbioru przepisów wykonawczych do tej Ustawy musiałoby być zlecone powołanej w tym celu fachowej Komisji z udziałem czynnika społecznego.

Wobec wyjątkowej wagi omawianego zagadnienia, zarówno dla PKP jak i dla ogólnopaństwowej gospodarki oraz obszernego zakresu tematu, o jego wyczerpaniu w ramach dyskusyjnego artykułu oczywiście nie może być mowy.

Tak jednak jak i ob. mgr W. Braś pragnę jedynie pobudzenia na ten temat dyskusji, a tym samym jak najbardziej wszechstronnego naświetlenia tej żywotnej sprawy, co z pożytkiem mogłoby być wykorzystane przez powołane ku temu czynniki przy późniejszym jej opracowaniu i powzięciu decyzji.

ZJAZD CZYTELNIKÓW „PRZEGLĄDU KOMUNIKACYJNEGO"

Dnia 22 października br. odbył się w Warszawie w sali NOT zjazd Czytelników „Przeglądu Komunikacyjnego“. Sprawozdanie z wyników obrad zamieścimy w następnym numerze naszego pisma

REDAKCJA

DR ZYGMUNT LORENZ

DZIAŁALNOŚĆ KOMISJI KOORDYNACJI PRZEWOZÓW

Komisje Koordynacji Przewozów powołano do życia w r. 1948 w każdej Dyrekcji Okręgowej Kolei Państw. Wytyczne Ministra Komunikacji ustalają ich zakres działania w dziedzinie przewozu osób i towarów. Na czoło działalności Komisji Koord. Przew. wysuwa się troska o zaspokojenie potrzeb komunikacyjnych obszarów komunikacyjnie zaniedbanych, uruchomienie komunikacji samochodowej w miejsce kolejowej tam — gdzie ruch kolejowy jest wybitnie nieekonomiczny, koordynowanie rozkładów jazdy pomiędzy wszystkimi rodzajami komunikacji, czuwanie nad równomiernym rozłożeniem masy towarowej na wszystkie rodzaje komunikacji państwowej itp.

I. Wyraz koordynacja wzięty jest z języka łacińskiego. Z koordynacją spotykamy się w każdej dziedzinie życia politycznego, gospodarczego i kulturalnego.

Poniżej będzie mowa o zadaniach i celach koordynacji na polu przewozów osób i towarów przede wszystkim publicznymi środkami komunikacyjnymi.

Przed wybuchem wojny w r. 1939 koleje polskie, a także inne, szukały środków zaradczych przeciwko konkurencji kapitalistyczno-kupieckich przewoźników samochodowych i znajdywały je w postaci półśrodków, stępiających nieco ostrze konkurencji samochodowej, a były nimi metody koncesjonowania przewozów samochodowych tj. uzależnienie wykonywania przewozów sposobem zarobkowym od otrzymywania od władzy państwowej odpowiedniego zezwolenia, zwanego koncesją. Przy tej sposobności władza państwowa mogła w uwzględnieniu postulatów kolei, zagrożonych konkurencją samochodową, wprowadzać do aktu koncesyjnego odpowiednie ograniczenia w swobodzie wykonywania przewozów np. przez określenie granic obszaru, na którym przedsiębiorstwo samochodowe mogło rozwijać działalność przewozową.

Trzeba stwierdzić, że ówczesny Zarząd kolejowy nie potrafił, czy nie chciał właściwie wykorzystać uprawnienia z ustawy o prawie przemysłowym tj. z przewidzianego w niej obowiązku uzyskania koncesji. W praktyce prywatni przewoźnicy samochodowi uzyskiwali koncesje bez większych trudności, z ograniczeniami obszarowymi, najczęściej zgodnymi z ich własnymi postulatami.

W tym stanie rzeczy przewozy koncesjonowanych przedsiębiorstw odbywały się w relacjach tylko rentownych. Potrzeby obszarów komunikacyjnie zaniedbanych były uwzględniane tylko przypadkowo, tj. jeżeli dane linie samochodowe dawały znaczne dochody.

Koordynacja przewozów w gospodarce planowej ma na celu racjonalne, celowe, ekonomiczne, równomierne rozłożenie masy przewozowej oraz przejazdów osobowych pomiędzy środki komunikacyjne, tj. komunikację kolejową, samochodową i wodną (żeglugę śródlądową) oraz lotniczą. Ponieważ w naszym przypadku komunikacja lotnicza nie stanowi jeszcze większej pozycji, przeto mówiąc w dalszym ciągu o koordynacji, ograniczymy się tylko do trzech wpierw wymienionych środków komunikacyjnych.

II. Dla realizacji zadań związanych z koordynacją przewozów utworzono osobne jednostki w resorcie komunikacji w 1948 r., którymi stały się Komisje Koordynacji Przewozów w Dyrekcjach Okręgowych Kolei Państwowych. W Komisjach reprezentowane są wszystkie publiczne środki komunikacyjne (z wyłączeniem lotnictwa cywilnego) i wydział komunikacyjny Prezydium Wojewódzkich Rad Narodowych, przy czym przewodnictwo oraz strona organizacyjno-techniczna (sekretariat) należy do organów dyrekcji kolejowych. W miarę potrzeby na posiedzenia zapraszani są przedstawiciele państwowych i spółdzielczych organizacji gospodarczych.

Trzy zasadnicze zarządzenia Ministra Komunikacji stanowią podstawę zakresu działalności Komisji: zarządzenie dotyczące nadania regulaminu Komisjom Koordynacji Przewozów, następnie zarządzenia dotyczące wytycznych opracowywania poszczególnych zagadnień oraz określające i regulujące przypadki współpracy PKP z PKS w sensie pewnych ustępstw lub daleko idącej pomocy ze strony PKP na rzecz PKS.

Wymieniony wyżej na drugim miejscu okólnik Ministra Komunikacji z dnia 4. X. 1948 r. w sprawie wytycznych działalności Komisji Koordynacji Przewozów w DOKP odnosi się do działalności Komisji w zakresie przewozu osób i towarów, którą ustala następująco.

W ZAKRESIE PRZEWOZU OSÓB:

1) popieranie tworzenia linii samochodowych uzupełniających kolej tj. linii tzw. prostopadłych i równoległych do kolei oraz linii autobusowych, łączących stacje położone na dwóch różnych liniach kolejowych,
2) zastąpienie komunikacji kolejowej przez autobusową na odcinkach kolejowych lokalnych, o słabym natężeniu ruchu, jeżeli porównanie kosztów ruchu kolejowego z kosztami linii autobusowej zastępującej kolej wykaże możliwość osiągnięcia oszczędności. Jeżeli tego rodzaju warunki mają miejsce, wówczas PKS prowadzi ruch osobowy według wskazówek i na rachunek PKP, pobierając od kolei wynagrodzenie od wozokilometra według kosztu własnego, przy czym stosuje się taryfy kolejowe, a więc regulamin przewozu osób, bagażu i przesyłek ekspresowych łącznie z taryfowymi i pozataryfowymi ulgami przejazdowymi. Tego rodzaju uregulowanie ma wielkie znaczenie z uwagi zwłaszcza na dopuszczalność przejazdów za biletami miesięcznymi, robotniczymi i szkolnymi.

W ZAKRESIE PRZEWOZU TOWARÓW:

1) przedmiotem przewozu towarów powinny być zasadniczo przesyłki drobnicowe, pośpieszne i ekspresowe oraz zwierzęta żywe i towary ulegające łatwemu zepsuciu,
2) odległość przewozu, podana w wytycznych orientacyjnie, nie powinna przekraczać 50 km na obszarach o gęstej sieci kolejowej, a 100 km na innych obszarach,
3) przewozy towarów samochodami powinny bezwzględnie spełniać swój istotny sens, tj. dążyć do bezpośrednich przewozów „od drzwi do drzwi",
4) rozróżnia się przewozy liniowe i obszarowe. Przewozy liniowe odbywają się według rozkładu jazdy, obszarowe zaś są to przewozy nieregularne,
5) podobnie jak w autobusowej komunikacji, rozróżnia się i tutaj linie uzupełniające, zastępujące i wspomagające kolej,
6) linie zastępujące kolej mogą być eksploatowane tylko przez PKS.

Do zadań komunikacji należy także opiniowanie podań o koncesję na przewóz osób i towarów. Co do tego obowiązują dwa zasadnicze kryteria, a miano-

wicie, należy uwzględniać potrzeby przewozowe obszarów zaniedbanych gospodarczo, wskutek złych połączeń komunikacyjnych lub ich braku oraz dążeniem ma być stopniowe ześrodkowanie całej międzymiastowej komunikacji samochodowej w jednym państwowym przedsiębiorstwie transportu samochodowego, a więc konkretnie w PKS.

Do obowiązków Komisji Koordynacji Przewozów należy czuwanie nad zsynchronizowaniem samochodowych rozkładów jazdy z kolejowymi w punktach stycznych.

Przejawem daleko pomyślanej współpracy jest zarządzenie Ministra Komunikacji z dnia 7. X. 1948 r. w sprawie uregulowania przez dyrektorów kolei państwowych niektórych spraw związanych ze współpracą PKP i PKS, które postanawia między innymi:

1) ustalenie punktu początkowego linii autobusowej PKS na placach przed stacjami PKP,
2) korzystanie przez pasażerów PKS z poczekalni kolejowych,
3) sprzedaż biletów PKS przez kasy kolejowe,
4) odprawianie przez dyżurnych ruchu autobusów PKS z placów przed stacjami kolejowymi,
5) wydzierżawianie przedsiębiorstwu PKS kolejowych placów, magazynów i innych pomieszczeń i obiektów.

III. Na marginesie obydwu wspomnianych zarządzeń należy zwrócić uwagę na fakt wysunięcia zagadnienia koordynacji przewozów jeszcze w okresie odbudowującego się ze zniszczeń wojennych życia gospodarczego i aparatu komunikacyjnego, a więc w okresie, kiedy nie mogło być jeszcze warunków i okoliczności, które by pozwalały czynnikowi koordynacji odegrać właściwą rolę. Bo przecież był to okres, w którym cały ciężar przewozów spoczywał na barkach PKP. Udział bowiem w przewozach żeglugi śródlądowej i państwowej komunikacji samochodowej był więcej niż skromny z przyczyn ich małej zdolności przewozowej. Obydwa przedsiębiorstwa znajdowały się w stadium kompletowania swojego taboru. Żegluga Śródlądowa wydobywała zatopione (uszkodzone) barki i holowniki z dna Odry i Wisły, aby je poddać kapitalnemu remontowi, PKS zaś powoli gromadziła zróżniczkowany pod względem mozaiki typów tabor, otrzymując go z różnorakich źródeł w niedostatecznej ilości w stosunku do potrzeb.

Wybitna niedostateczność ilostanu taboru samochodowego PKS w stosunku do popytu na jego usługi transportowe nie uległa większemu polepszeniu po scaleniu komunikacji samochodowej wykonywanej przed 1 stycznia 1950 r. przez PKS „Hartwiga" i „Spedytora".

Braki taborowe były główną przyczyną tego faktu, że uzupełniająca, a zwłaszcza zastępcza komunikacja samochodowa dotychczas nie odegrała większej roli pomimo rzetelnych wysiłków ze strony większości Komisji Koordynacji Przewozów.

Ten stan rzeczy ulegnie w 6-letnim Planie Gospodarczym gruntownemu przeobrażeniu i pozwoli na daleko idące przesunięcie udziału w przewozach pomiędzy PKP a PKS.

IV. Zwiększona zdolność przewozowa w Państwowej Komunikacji Samochodowej pozwoli na wytyczenie tej komunikacji następujących zadań przewozowych:

1) zastąpienie kolei w przewozach przesyłek wagonowych na odległościach do 30 km (w tym również przewozy stacyjne) w realizacjach ustalonych oddzielnie dla każdej DOKP (tudzież na określonych stacjach, jeżeli chodzi o przewozy stacyjne);
2) ustalenie ekonomicznie żywotnych relacji w powiatach dla tzw. obsługi prostopadłej w stosunku do kolei;
3) ustalenie sieci regularnych linii samochodowych dla przewozu towarów we współpracy z koleją i ewentualnie z Żeglugą Śródlądową, tj. regularnych linii uzupełniających i zastępujących kolej. Zagadnienie to będzie miało szczególnie znaczenie w uzupełnianiu lub likwidowaniu niektórych kolei dojazdowych (wąskotorowych), nierentownych.

Wzrost znaczenia i dalekosiężna penetracja państwowej komunikacji samochodowej w głąb gospodarki narodowej wymagać będzie opracowania prawa przewozowego dla komunikacji samochodowej, tj. regulaminów przewozowych i taryf oraz doprowadzenia do zbliżenia poziomu taryf kolejowych i samochodowych w odniesieniu do przejazdów za biletami miesięcznymi dla pracowników dojeżdżających do pracy oraz młodzieży szkolnej.

Niedługa stosunkowo działalność Komisji Koordynacji Przewozów dowiodła potrzeby ich istnienia jako koniecznego instrumentu na odcinku transportu w planowej gospodarce socjalistycznej.

Ważny czynnik w pracach Komisji stanowią prace badawcze zjawisk gospodarczych, przeprowadzane przez dział ekonomiczny biur planowania w dyrekcjach kolejowych i wykorzystywane przy rozważaniu poszczególnych zagadnień.

Jeżeli dotychczasowe osiągnięcia Komisji Koordynacji Przewozów, pomimo niezaprzeczalnych wysiłków, nie są takie, jakby się należało spodziewać, to przyczyny tego zjawiska szukać należy w niedomaganiach natury przejściowej po stronie PKS.

Zapotrzebowanie usług przewozowych przedsiębiorstwa PKS jest około dwukrotnie wyższe od zdolności przewozowej tego przedsiębiorstwa. Brak więc dostatecznej ilości samochodowego taboru, zwłaszcza ciężarowego, stał dotychczas na przeszkodzie w zaplanowanym przez Komisję Koordynacji Przewozów rozwoju komunikacji na obszarach zaniedbanych oraz we współpracy z koleją, w postaci uzupełnienia lub zastąpienia w niektórych przypadkach nieekonomicznej w eksploatacji komunikacji kolejowej.

Nie jest sprzyjającą okolicznością zjawisko wynikające z planu finansowego przedsiębiorstwa PKS stawiające to przedsiębiorstwo w rzędzie przedsiębiorstw, pracujących wyłącznie pod kątem dochodowym. Ten stan rzeczy sprawia, że przedsiębiorstwo uchyla się od obejmowania linii komunikacyjnych lub przewozów nierentownych, chociażby inne względy (społeczne) za tym przemawiały.

Do dalszych przyczyn, które wpływają hamująco na realizowanie opracowanych przez Komisję Koordynacji Przewozów zamierzeń w kierunku odciążenia kolei od nieekonomicznych dla niej przewozów, jest zły stan dróg, uniemożliwiający niejednokrotnie prowadzenie komunikacji samochodowej oraz brak samochodowych baz technicznych w pobliżu planowanych linii komunikacyjnych.

Niezmiernie ważną sprawą w komunikacji pasażerskiej PKS jest sprawa przejazdów autobusami PKS za biletami miesięcznymi robotniczymi i uczniowskimi. Sprawa ta oczekuje uregulowania.

V. Do problemów, które są przedmiotem rozważań Komisji Koordynacji Przewozów, należą głównie sprawy uregulowania współpracy PKP i PKS. Na terenie Komisji Koordynacji Przewozów toczą się obecnie prace nad przejmowaniem od kolei przewozów przesyłek wagonowych na odległość do 30 km. Jak wiadomo przewóz koleją przesyłek wagonowych na tak krótkiej przestrzeni jest wybitnie nieekonomiczny, ponieważ w stosunku do krótkiej odległości przewóz trwa zbyt długo. Obrót dziesiątków tysięcy wagonów w Polsce jest zbyt powolny. Przewóz tego rodzaju przesyłek samochodem trwa b. krótko. Mając to na względzie, Komisje Koordynacji Przewozów ustalają relacje, w których należałoby tego rodzaju przewozy przekazać PKS oraz rodzaje towarów nadających się do przewozów samochodowych. Duże osiągnięcia co do tego nastąpiły już w DOKP w Olsztynie, gdzie ograniczono przyjmowanie do przewozu koleją w węźle olsztyńskim przesyłek wagonowych (w oparciu o postanowienia § 5 pkt 6 RPT), przekazując je do przewozu samochodami PKS. W ciągu września nastąpiło dalsze przekazanie w obrębie dwóch innych węzłów w okręgu olsztyńskim. Nadawcy, którzy zrazu niechętnie odnieśli się do takiego porozumienia pomiędzy PKP a PKS w toku wykonywania przewozów i zebrania doświadczeń zmienili swoje poglądy na korzyść przewozów samochodowych, gdyż obok momentu szybkościowego w transporcie uzyskali potanienie łącznych kosztów przewozu, wskutek dokonywania transportu „od drzwi do drzwi".

To, co tu powiedziano o przewozach przesyłek wagonowych na odległościach do 30 km, odnosi się także do

przewozu przesyłek wagonowych w obrębie tej samej stacji (przewozy stacyjne).

Do przypadków współpracy PKP i PKS należy dalej zaliczyć przeprowadzanie przez PKS masowych czynności wyładunkowych i odwózkowych materiałów budowlanych na niektórych stacjach kolejowych, w związku z odbudową Warszawy, budową Nowej Huty itd.

Ostatnio doszło do skutku porozumienie między PKP a PKS w sprawie stopniowego uruchamiania przez PKS w ważniejszych miejscowościach kolejowych przedsiębiorstw dowozowych i odwozowych dla drobnicy. PKS zajmie w ten sposób miejsce dawnych prywatnych przedsiębiorstw spedycyjnych z tym, że obsługa klientów nie będzie ograniczona do granic obszaru danej miejscowości, lecz promień działania będzie rozciągał się na ciążące do danej stacji gminy wiejskie.

Na podkreślenie zasługuje rola wyznaczona PKS w jesiennej akcji przewozu ziemiopłodów.

Komisje Koordynacji Przewozów uczestniczą w tej akcji, czuwając nad planowym przebiegiem przewozów ziemiopłodów kolejami, samochodami i drogą wodną.

VI. Na odcinku Żeglugi Śródlądowej zasługuje na podkreślenie troska o zmniejszenie przebiegów taboru próżnego, czyli troska o zapewnienie ładunków w górę rzeki, ponadto w odniesieniu do żeglugi wiślanej czuwanie nad większym wykorzystywaniem ze strony przedsiębiorstw komunikacji wodnej, również w dół rzeki.

Udział przedsiębiorstwa Państwowa Żegluga Śródlądowa w przewozach towarowych jest niewielki.

Odrębnie przedstawia się zagadnienie komunikacji wodnej na Odrze i Wiśle.

Transport towarów na Odrze, dzięki geofizycznym i geopolitycznym warunkom, będzie progresywnie rozwijał się i niewątpliwie stanie się z czasem poważniejszą pozycją. Na to składają się znane czynniki jak:

1) uregulowanie w znacznym stopniu Odry,
2) równomierność stanu wody i zasobność wody,
3) dłuższy okres nawigacyjny,
4) trasa wodna łącząca w sposób możliwie najkrótszy bogate w surowce i wielki przemysł Zagłębie Węglowe z portem morskim,
5) wyposażenie portów i przystani w urządzenia przeładunkowe, bocznice itp.,
6) trasa wodna mająca znaczenie dla przewozów do Czechosłowacji i z Czechosłowacji oraz dla przewozów Niemieckiej Republiki Demokratycznej.

Wymienione wyżej okoliczności sprzyjające rozwojowi żeglugi na Odrze nie mają całkowicie miejsca w odniesieniu do żeglugi w systemie wodnym Wisły, gdzie mamy raczej do czynienia z okolicznościami nie sprzyjającymi żegludze, a mianowicie:

1) nieuregulowanie rzeki w górnym i średnim biegu,
2) częste objawy niskich poziomów wody,
3) krótszy okres nawigacyjny,
4) okólna trasa wodna, przebiegająca przez obszary rolnicze, nieuprzemysłowione,
5) brak masowych surowców w transporcie,
6) rozdrobnienie produkcji tych zakładów przemysłowych, które mogłyby korzystać z transportu wodnego, w rezultacie następuje rozdrobnienie przesyłek, i przez to brak dostatecznego tonażu do wykorzystania ładowności barek,
7) brak urządzeń przeładunkowych,
8) niechęć do korzystania z powolnego wodnego transportu (ta okoliczność odnosi się również do żeglugi na Odrze).

Pomimo wielu wyżej wymienionych nie sprzyjających warunków, Komisje Koordynacji Przewozów mają do spełnienia dużą rolę na polu zapewnienia ładunków żegludze śródlądowej, zwłaszcza na Wiśle i w systemie wód żeglownych powiązanych z Wisłą.

VII. Przez wprowadzenie w życie ustawy o obowiązku zawierania umów planowych, których m.in. przedmiotem będą również przewozy towarów (usługi), instytucja koordynacji przewozów zyskuje bardzo poważny instrument, za pomocą którego będzie mogła realizować nie zawsze dotychczas osiągalne zamierzenia.

Korzyści, płynące z unormowania w ramy ścisłych postanowień wyposażonych w sankcje przewozów publicznych środkami transportowymi poszczególnych asortymentów towarów, są niewątpliwie olbrzymie nie tylko dla całokształtu gospodarki narodowej, ale w omawianym przypadku dla podniesienia sprawności i osiągnięcia maksimum dyscypliny w transporcie.

Zasadnicza masa towarowa (produkcja) będzie przedmiotem umów w dwóch przekrojach — raz w obrocie pomiędzy producentem a konsumentem, drugi raz zaś — pomiędzy producentem (dostawcą) a publicznym przewoźnikiem z tytułu przewozu towarów, wynikającego z obrotu uregulowanego pierwszą umową. Publiczne środki przewozowe są, jako strona, zainteresowane tylko umowami, których przedmiotem będą przewozy towarów.

Aby zdać sobie sprawę ze wzmiankowanych korzyści, należy sobie uświadomić, iż nasz obecny układ komunikacyjny jest tego rodzaju, że główny ciężar przewozu towarów (około 95% całej masy towarowej) spoczywa na barkach PKP. Pozostałe znikome ilości masy towarowej przewożone są środkami komunikacji samochodowej i środkami żeglugi śródlądowej. Na odcinku głównego przewoźnika tj. kolei dają się zauważyć sytuacje kryzysowe w postaci nadmiaru popytu na przewozy kolejowe w miesiącach jesiennych, a z drugiej strony często niedostatecznego popytu w innych porach roku. Nieraz na przestrzeni miesiąca, a nawet i tygodnia obserwuje się zwiększenie zapotrzebowania na wagony w drugiej połowie miesiąca lub w drugiej części tygodnia.

Na tle wyżej opisanych zjawisk uwydatnia się rola i znaczenie aparatu powołanego do koordynowania przewozów. Obowiązkiem Komisji Koordynacji Przewozów będzie dopilnowanie, aby przewozy były uregulowane w postanowieniach danej umowy planowej pod kątem sprawności, dyscypliny, racjonalności z uwzględnieniem wszystkich publicznych środków komunikacyjnych. Umowy planowe posłużą w ten sposób do opanowania sytuacji kryzysowych i innych wspomnianych wyżej niedomagań. W okresie zawierania umów planowych posiedzenia Komisji Koordynacji Przewozów będą musiały odbywać się bardzo często w celu zbadania każdego projektu umowy, szczególnie czy uwzględnia on możliwości przewozu towarów środkami komunikacji samochodowej oraz środkami komunikacji żeglugi śródlądowej, aby odciążyć kolej zwłaszcza w miesiącach jesiennych.

VIII. Należy wspomnieć jeszcze o jednym ogniwie w organizacji aparatu planowania, którego zadaniem będzie racjonalne regulowanie przewozów pomiędzy wszystkimi środkami komunikacyjnymi, a mianowicie o projektowanym powołaniu komórek planowania transportu w urzędach i organizacjach przemysłowych i handlowych. Komórki te będą spełniać podobną rolę na odcinku resortów gospodarczych, co Komisje Koordynacji Przewozów, istniejące już od dwóch lat w resorcie komunikacji.

IX. Z uwagi na powyżej przedstawione b.poważne zagadnienia, powołany przez Ministra Komunikacji aparat w postaci Komisji Koordynacji Przewozów, utworzonych w Dyrekcjach Okręgowych Kolei Państwowych, będzie musiał wzmocnić zakres swojej działalności i tę działalność znacznie uaktywnić.

Aby tym działaniom sprostać, będą musiały nastąpić pewne przeobrażenia organizacyjne, do których należy zaliczyć powołanie pracowników w DOKP, w DOPKS i Oddziałach Żeglugi z zakresem działania opracowywania spraw koordynacji przewozów. Pracownicy ci powinni brać udział w zebraniach Komisji Koordynacji Przewozów lub w zebraniach podkomisji niezależnie od innych przedstawicieli.

X. Wydaje się więc pewne, że w ten sposób dyscyplina w transporcie będzie w zupełności zapewniona.

Na dyscyplinę i koordynację w transporcie oddziaływać bowiem będą następujące czynniki:

1) Komisje Koordynacji Przewozów przy DOKP,
2) projektowanie komórki planowania transportu, o których była mowa wyżej,
3) system umów planowych,
4) system planów operatywnych oddolnych zestawianych w oparciu o narady wytwórcze zakładowe.

INŻ. ARCH. STANISŁAW BIERNACKI

O WŁAŚCIWE WYTYCZNE DO PROJEKTOWANIA NOWYCH LINII KOLEJOWYCH

Plan 6-letni — to walka o przekształcenie Polski w państwo przemysłowe, państwo socjalistyczne. W tej walce zagadnienie nowych linii kolejowych jest jednym z zespołu ściśle powiązanych ze sobą zagadnień i nie powinno być traktowane jako oderwany problem techniczny. Wynika więc konieczność nawiązania do skali inwestycji Planu, zamierzeń i osiągnięć innych zespołów w kraju. Należy zapomnieć o izolacjonizmie i lokalnym patriotyzmie kolejowym. Należy uznać osiągnięcia nowoczesnej myśli społecznej, urbanistycznej i architektonicznej. Należy starać się wypracować właściwe wytyczne i założenia dla projektowania nowych linii. Należy pójść drogą rewolucyjnych zmian poglądów, przepisów i tradycji. Aby to osiągnąć, trzeba stworzyć odpowiednią płaszczyznę dyskusji i wciągnąć do niej ludzi z władz, urzędów i pracowni, którzy będą odpowiedzialni za właściwy sposób zaprojektowania i wykonania nowych linii kolejowych.

Artykuł poniższy jest wezwaniem do takiej dyskusji.

Realizacja Planu 6-letniego — to świadoma organizacja zbiorowego wysiłku narodu nad przebudową struktury gospodarczej i socjalnej naszego kraju.

Realizacja Planu 6-letniego — to okres rewolucyjnych przemian, zmierzających do utworzenia podstaw dla rozwoju nowoczesnego, socjalistycznego państwa przemysłowego.

Jednym z zasadniczych wyników realizacji Planu 6-letniego będzie zmiana w procentowym składzie ludności zatrudnionej w rolnictwie i przemyśle. Stąd bezpośrednio płynąca konieczność rozbudowy i budowy miast, budowy nowych osiedli wyposażonych równocześnie tak pod względem technicznym, jak i współczesnych urządzeń kulturalno-społecznych.

Jedną z najważniejszych inwestycji Planu 6-letniego na odcinku kolejowym jest budowa około 700 km nowych linii.

Zdawałoby się, że na podstawie wieloletnich doświadczeń zagadnienie to można traktować jako oderwane zadanie techniczne zbudowania i zlokalizowania odpowiedniej ilości torów, urządzeń i budynków.

Takie założenie było słuszne w przedwojennym państwie kapitalistycznym o tradycjach eksterytorjalnego pasa komunikacyjnego, zbudowanego jedynie w granicach konieczności technicznej i opłacalności.

W nowoczesnym państwie socjalistycznym nie ma eksterytorialnych pasów i oderwanych zagadnień, o których decydują wyłącznie bezpośrednio realizujący je fachowcy.

W państwie kapitalistycznym kolej budowana była dla już istniejących i rozwijających się ośrodków, gdzie eksploatacja była opłacalna. W państwie socjalistycznym budowę linii kolejowej projektuje się dla przyszłego planowanego rozwoju.

Projektowanie nowych linii kolejowych obchodzi nie tylko władze komunikacyjne, ale i wszystkie władze planujące. Standart wyposażenia tych linii — to zagadnienie techniczne, ale również polityczne, społeczne, kulturalne i wychowawcze, interesujące całe społeczeństwo w tym samym stopniu, co każde nowe osiągnięcie: „W—Z", „Nowa Huta", „Kolonie Muranowa" itp.

Właśnie w zestawieniu z tymi ostatnimi inwestycjami skala postawienia zagadnienia budowy nowych linii kolejowych wydaje się bardzo niedociągnięta.

Słyszy się zdania:

„Po co wykonywać projekt urbanistyczny stacji, określać lub dyskutować program? Trzeba uzupełnić zbiór istniejący budynków typowych (co do budynków typowych chciałbym zaznaczyć, że zbiorowisko typowych budynków projektowanych w różnym czasie i przez różnych projektantów nie stanowi całości ani pod względem plastycznym, ani funkcjonalnym), które stosownie do naszych wewnętrznych kolejowych potrzeb umieścimy sami na terenie, na podstawie wieloletniego doświadczenia, najbardziej celowo".

„Po co nam projekt zadrzewień? Dotychczas się tego nie robiło!"

„Po co myśleć, co będzie za 50 lat, niech się nasze dzieci martwią, nie powinniśmy myślą wybiegać dalej jak na 5 — 6 lat".

„Po co projektować natryski albo ustępy spłukiwane? — Ludzie nie są przyzwyczajeni do takich urządzeń".

Kiedy mówi się o niewłaściwości łączenia mieszkań z budynkami służbowymi, z reguły z nad biurka pada odpowiedź: „Dobro służby tego wymaga", „Kolejarz jest całą dobę na służbie i musi być na każde zawołanie". „Dlaczego torowy ma mieć dwa pokoje, zawsze miał jeden".

Ułamek przytoczonych wypowiedzi świadczy według mnie o niewłaściwym wyczuciu skali i zadania takich inwestycji.

Według mego przeświadczenia nowe linie kolejowe powinny być wyposażone w urządzenia techniczne, budynki i tereny nie w skali obecnej i nie w oparciu o stare tradycje, lecz w skali co najmniej końcowych osiągnięć Planu 6-letniego.

Nowe linie powinny być budowane i wyposażone w ten sposób, aby odpowiadały szybkiemu rozwojowi gospodarczemu i kulturalnemu, który nastąpi na podstawie osiągnięć Planu 6-letniego.

Standart wyposażenia nowych stacji powinien być wyższy niż osiedla, w którym stacja się buduje. W większości przypadków rozwój osiedla w szybkim czasie wyrówna i prześcignie wyposażenie stacji, gdyż rozwój miast musi nastąpić na skutek zmiany struktury ludnościowej; przy czym podniesienie się stopy życiowej ludności spowoduje podwyższenie się wymagań tak pod względem instalacji, jak terenów zielonych, urządzeń społecznych i kulturalnych.

Jeśli natomiast nie uwierzymy w rewolucyjny rozwój w okresie i po zrealizowaniu Planu 6-letniego, uprawiając nadal stan tak zwanego „rozwoju ewolucyjnego" (którego opłakane skutki z ubiegłych czasów przedwojennych oglądamy na dużej ilości starych założeń stacyjnych, gdzie okrągły klombik z jaskrawymi kwiatkami ma być piorunochronem zakusów estetycznych) będziemy skazani na to, że życie będzie nas stale poganiało.

Już w chwili obecnej życie pogania nas w projektowaniu nowych inwestycji, kiedy często nie można zmienić opracowywanego projektu, bo część robót jest już wykonana.

Techniczna kadra kolejowa powinna pamiętać, że poza nią nad rozwojem kraju w zagadnieniach bezpośrednio zazębiających się z kolejnictwem pracują regionalne i krajowe ośrodki planowania, pracują architekci i urbaniści — powinna poznać i przyswoić sobie ich osiągnięcia.

W tej chwili, kiedy rozpoczynamy realizację 700 km nowych linii, należy te zasady uznać lub uzasadnić ich odrzucanie:

a) że zdecydowano do wnętrza miasta wprowadzić określone, związane z organizmem miejskim przestrzenie zielone, nie jest dla kolei rzeczą obojętną, gdyż stacja kolejowa łączy miasta, ale bardzo wyraźnie dzieli miasto i stwarza kolizję z powyższą zasadą;
b) że zdecydowano wprowadzenie izolacyjnych pasów zieleni w mieście i wiatrochronnych poza miastem, powinno obowiązywać i kolej, która te pasy powinna projektować;
c) że grupowanie mieszkańców w osiedlach wyposażonych w odpowiednie urządzenia, instalacje, żłobki, przedszkola, urządzenia kulturalne i społeczne tak umieszczone, aby dzieci udające się do szkoły nie przekraczały drogi kołowej, uznano za najbardziej celowe, powinno mieć swoje odzwierciedlenie w decyzji lokowania i wyposażenia kolonii kolejowych;
d) że uznano lokowanie mieszkań w budynkach służbowych, w bezpośrednim sąsiedztwie ulicy, kurzu, dymu i hałasów za niewłaściwe, powinno również wpłynąć na lokalizowanie mieszkań pracowników kolejowych.

Linia kolejowa, tak samo jak nowoczesna arteria drogowa, powinna być opracowana jako forma plastyczna. Tereny stacyjne muszą być projektowane jako przemyślana kompozycja przestrzenna, przystosowana do przyszłej rozbudowy i związana organicznie z rozwojem miasta czy osiedla, na którego terenie powstaje.

Projekt przestrzennego zagospodarowania stacji — to nie jest wyłącznie problem plastyczny, to przede wszystkim rozumowy i planowy podział terenów stacyjnych oraz nawiązanie, tak pod względem plastycznym jak i funkcjonalnym, z otaczającym organizmem.

Dobre założenia zagospodarowania przestrzennego — to szybsza i tańsza realizacja dalszych etapów, to lepsza eksploatacja i celowa rozbudowa bez zaburzeń, bez niewygodnych i niecelowych adaptacji.

Jeszcze o tzw. „dużych" i „małych" założeniach. Uznaje się za konieczne opracowanie plastyczne większych obiektów, małe uważa się za nieważne i nie wymagające staranniejszego opracowania.

Pogląd ten wydaje mi się z gruntu fałszywy. Myślę, że ilość oglądających dany obiekt nie powinna całkowicie przesądzać kategorii opracowania plastycznego; w dziedzinie plastyki nie ma w państwie socjalistycznym dużych i małych zagadnień. Każde zagadnienie plastyczne, nawet najmniejsze, w swoim zakresie powinno być właściwie i poważnie opracowane.

Można by się zastanowić, co jest ważniejsze z punktu widzenia propagandowego i plastycznego: jeden dworzec I lub II klasy, czy 10 dworców IV klasy.

Zagadnienie opracowania plastycznego stacji IV czy V klasy jest małym zagadnieniem, jeśli patrzy się nań z za biurka dyrektorskiego w stolicy, ale jest wielkim zagadnieniem dla mieszkańców osady, która awansowała do posiadania własnego przystanku, osady, która czuje się dumna, że „jej" stacja ma pięknie wyglądać i jest jedną z ogarniających kraj wielkich inwestycji. Poza znaczeniem plastycznym jest to najbardziej celowa propaganda rozwoju i postępu naszego kraju. Jak pogodzić ten rozwój z proponowanymi dla nowych linii ustępami niespłukiwanymi, dworcem z suszącą się bielizną w mieszkaniu zawiadowcy, które znajduje się w budynku dworcowym? Jak pogodzić propagandę rozwoju i postępu z mieszkaniami, których rozmiar określa zajmowane stanowisko, a nie rzeczywista wielkość rodziny? Jak pogodzić ze zdobyczami socjalnymi przepisy kolejowe, które zmuszają pracownika do służby i czujności przez 24 godziny? Jak pogodzić dążenie do opieki państwa nad dzieckiem i matką z lokowaniem ich w budynkach, znajdujących się w bezpośrednim sąsiedztwie największego ruchu, dymu i kurzu, w imię tego, że ojciec rodziny ma bliżej do miejsca pracy?

Czy zgodne jest ze wskazówkami higieny lokowanie budynków mieszkalnych bezpośrednio przy torach bez pasa izolacyjnego zieleni?

Od kolegów technologów kolejowych usłyszymy żelazne argumenty: tradycja, służba, oszczędność, przepisy.

Czy słuszne jest czekać na zbyt powolną ewolucję poglądów, czy nie czas jest w sposób rewolucyjny dążyć do postępu przez zmianę założeń,

odejście od tradycji, zmianę przepisów, jeśli są złe i przestarzałe?

Nie obawiajmy się starcia poglądów, chodzi nam przecie o postęp, a w myśl teorii materializmu dialektycznego ma on miejsce nie w drodze ewolucji, lecz rewolucji przez ujawnianie i walkę sprzecznych tendencji.

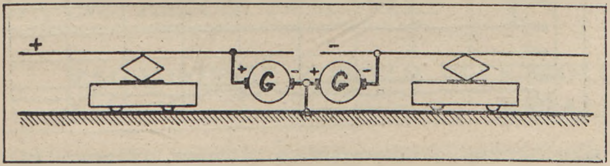
Starcie poglądów, które wydaje mi się bardzo wskazane w tak ważnym zagadnieniu, powinno według mego przekonania odbyć się na płaszczyźnie wewnętrzno-kolejowej pod kierownictwem zainteresowanych władz, ale bez pominięcia takich instytucji i władz, jak PKPG, Instytut Urbanistyki i Architektury, Instytut Budownictwa Mieszkaniowego, Ministerstwo Zdrowia, Instytut Higieny Psychicznej itp. Naturalnie poruszane wyżej problemy są jedynie fragmentem wielkiego zagadnienia zespołowej pracy technologa, planisty i architekta w służbie komunikacji.

MGR INŻ. JAN GRYGOŁAJTYS

O UZIEMIENIU KATODY W PROSTOWNIKACH RTĘCIOWYCH

W trakcji elektrycznej, wykorzystującej prąd stały, przyjęto zwykle łączyć biegun dodatni podstacji z przewodami jezdnymi. Biegun ujemny jest natomiast w tym przypadku połączony za pomocą szyn jezdnych z ziemią.

Stosowania systemu uziemiania bieguna ujemnego nie należy jednak uważać jako konieczny warunek. W sieciach, wykorzystujących do zasilania układ trójprzewodowy prądu stałego do przewodów górnych dołączony bywa dla poszczególnych sekcji tak biegun dodatni jak i ujemny *(rys. 1)*. Układ ten był z powodzeniem stosowany np. w Warszawie



Rys. 1. Układ trójprzewodowy prądu stałego

przed wojną, gdy sieć tramwajowa zasilana była z turbogeneratorów prądu stałego. Na kolejach głównych natomiast z reguły stosowane jest uziemianie bieguna ujemnego. W sieciach tramwajowych bywa czasami, choć nader rzadko, uziemiony biegun dodatni nawet w tym przypadku, gdy wykorzystywany jest układ dwuprzewodowy. W Polsce stosują ten system od dawna Miejskie Zakłady Komunikacyjne w Łodzi.

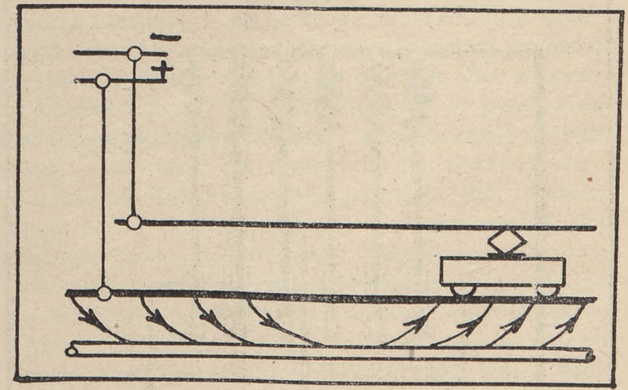
Jaki system daje większe korzyści? Zagadnienie to było niejednokrotnie dyskutowane w gronie fachowców i poruszane również w literaturze technicznej (np. doc. J. H. Ryszkowski — „Tiagowyje podstancji" — rozdział II § 2). Ostatnio na jednej z konferencji w Ministerstwie Administracji Publicznej między Przedsiębiorstwami Komunikacyjnymi problem ten został znowu wysunięty na forum przez jednego z inżynierów.

Notatka ma na celu bliższe wyjaśnienie tej sprawy, opiera się zresztą na badaniach przeprowadzonych w Łodzi przez Zakład Trakcji Elektrycznej.

Przełączenie biegunowości zmienia oczywiście warunki pracy zarówno sieci trakcyjnej jak i podstacji.

Dla pracy ślizgacza nie jest obojętne, czy prąd wpływa, czy też spływa z drutu jezdnego. Zachodzą podobne zjawiska jak przy pracy szczotek na komutatorze silnika elektrycznego, gdzie, jak wiadomo, szczotki jednego z biegunów wykazują większą skłonność do iskrzenia i ulegają wskutek tego szybszemu zużyciu. Zmiana kierunku przepływu prądu może spowodować większe zużycie ślizgacza lub przewodu jezdnego. Jak wynika z dotychczasowych doświadczeń, różnice te jednak jest bardzo trudno zaobserwować praktycznie w eksploatacji; nie mogą być one uważane jako czynnik, który można przypisać na korzyść jednego lub drugiego systemu.

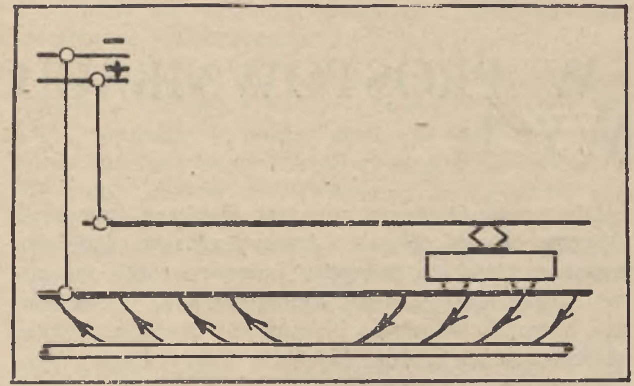
Zmiana biegunowości może mieć również pewien wpływ na wielkość szkód, powodowanych działaniem elektrolitycznym prądów błądzących.



Rys. 2. Rozpływ prądów błądzących przy uziemionym biegunie dodatnim

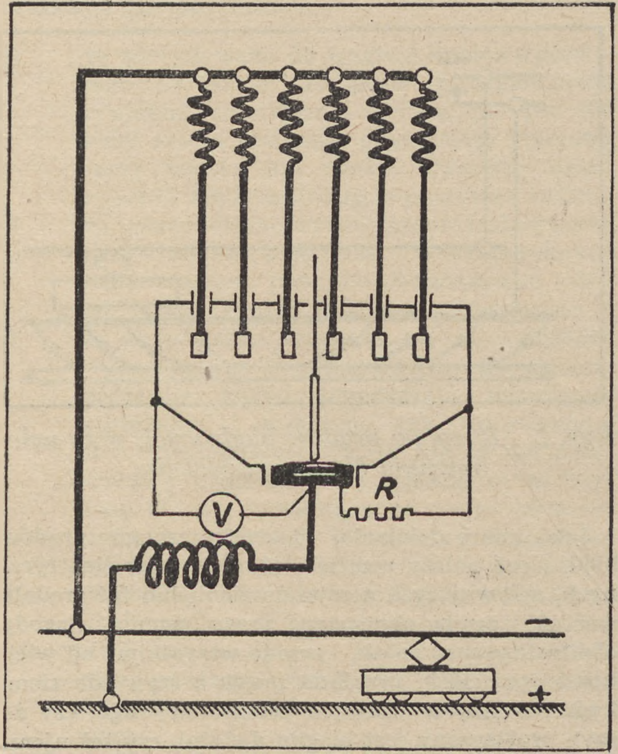
Jako miarę działania elektrolitycznego prądów błądzących należy uważać ilość ładunków elektrycznych, spływających z szyn do ziemi lub też średnią wartość prądu płynącego przez ziemię. Szkody elektrolityczne zależą przede wszystkim od wielkości oporności przejścia prądu z szyn do ziemi i nie powinny w zasadzie zależeć od tego, czy do szyn przyłączony jest biegun dodatni, czy też ujemny. Z drugiej jednak strony przełączając biegunowość, powodujemy przesunięcie strefy niebezpiecznej dla korozji. Jak widać z *rysunków 2 i 3*,

skutki korozji dla rury zakopanej w ziemi dadzą się zaobserwować w pobliżu podstacji wówczas, gdy będzie uziemiony biegun ujemny. Prądy błądzące są bowiem tylko wtedy szkodliwe dla przedmiotów metalowych zakopanych w ziemi, gdy z nich wypływają. W specjalnych więc przypadkach, gdy w pobliżu podstacji są zakopane przedmioty szczególnie czułe na elektrolizę, pewne korzyści może przynieść, dzięki przesunięciu rejonów zagrożonych, uziemienie bieguna dodatniego. Przy uziemionym natomiast biegunie ujemnym łatwiej jest zwalczać następstwa elektrolizy przy pomocy drenażu.



Rys. 3. Rozpływ prądów błądzących przy uziemionym biegunie ujemnym

Rejony zagrożone korozją w ostatnim przypadku są umiejscowione w pobliżu kabli zasilających, toteż stosunkowo łatwo można wykonać połączenia, wymagane przy drenażu, pomiędzy szyną i zagrożonymi przedmiotami. Przesłanki te oczywiście nie mogą być uważane jako czynnik decydujący o wyborze jednego lub drugiego systemu zasilania.



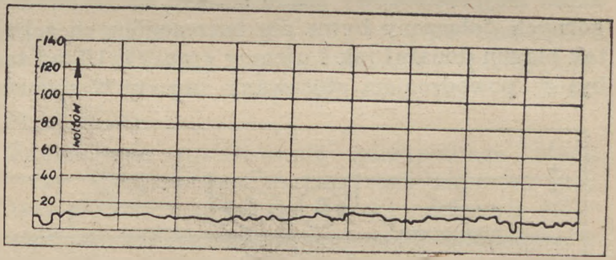
Rys. 4. Prostownik rtęciowy z uziemioną katodą

Uziemienie bieguna dodatniego może przynieść natomiast pewną poprawę warunków bezpieczeństwa pracy wówczas, gdy do wytworzenia prądu stałego są wykorzystywane prostowniki żelazne z katodą rtęciową. W prostownikach tego typu żelazny zbiornik wraz z umocowaną na nim aparaturą, jak np. pompy próżniowe, izolowany jest zarówno od anod jak i katody *(rys. 4)*.

Zbiornik prostownika przejmuje wówczas potencjał bliski do potencjału katody. Przy uziemieniu katody w normalnych warunkach pracy pomiędzy zbiornikiem i ziemią występuje napięcie rzędu kilkunastu woltów, którego wielkość uwarunkowana jest rozkładem spadków napięć w łuku rtęciowym oraz upływnością katody i anod względem zbiornika *(rys. 5)*. Dzięki temu personel obsługujący podstację może dotykać w czasie pracy zespołu zbiornika prostownika, co stanowi dużą dogodność przy robotach konserwacyjnych. Z drugiej strony można jednak przewidzieć, że nawet przy uziemionej katodzie w przypadkach anormalnej pracy może wystąpić wysokie napięcie pomiędzy zbiornikiem i ziemią.

Może to mieć miejsce:

1) w przypadku zapłonu zwrotnego, kiedy wyłącznik prądu stałego już zadziałał, a gdy wyłącznik olejowy po stronie prądu zmiennego jeszcze nie wyłączył transformatora,



Rys. 5. Napięcie między zbiornikiem prostownika z uziemioną katodą i ziemią zdjęte przy pomocy woltomierza rejestrującego

2) w przypadku gwałtownego włączania i wyłączania prądu może być wywołane spadkami napięć na oporach indukcyjnych i dławiku wygładzającym,
3) w przypadkach, gdy zbiornik posiada dużą upływność względem anod głównych, a małą względem katody.

Prawdopodobieństwo występowania tych przepięć jest bardzo znikome. Posiadają one zresztą charakter krótkotrwałych przebiegów i są z tego względu stosunkowo mało niebezpieczne dla otoczenia. Wysokość tych przepięć może być jednak zmniejszona przez zainstalowanie oporów sylitowych lub woltomierza pomiędzy zbiornikiem i katodą.

Uziemienie więc bieguna dodatniego zezwoli na pewne złagodzenie zarządzeń ochronnych bezpieczeństwa pracy. Może to się odnosić oczywiście tylko względem podstacji tramwajowych, pracujących przy napięciu 600 V. Nie dotyczy to podstacji kolejowych, których napięcie znamionowe wynosi 3000V. Możliwość manipulowania przy zbiorniku i połączonymi z nim urządzeniami pomocniczymi może być wykorzystana jedynie przez personel wykwalifikowany, obeznany dobrze z warunkami

pracy zespołu prostownikowego. Pomimo uziemienia katody w dalszym ciągu należy zachować ochronne ogrodzenie jak również napisy ostrzegawcze.

Trzeba przy tym zwracać uwagę, że zmiana biegunowości może być przeprowadzona stosunkowo łatwo, bez nakładu większych kosztów inwestycyjnych, przez dokonanie odpowiednich przełączeń w podstacjach trakcyjnych.

System uziemionej katody stosują od dawna MZK w Łodzi, przy czym nie zdarzył się jeszcze w tym przedsiębiorstwie żaden wypadek porażenia prądem, który byłby spowodowany przypadkowymi przepięciami pomiędzy zbiornikiem prostownika i ziemią.

Szkody, wyrządzane przez elektrolityczną korozję podziemnych urządzeń w miastach, w szczególności rurociągów i kotłów, wysuwają zagadnienie zabepieczenia ich od korozji jako jedno z ważniejszych zadań aktualnych.

Sprawie tej została poświęcona naukowo-techniczna konferencja, która odbyła się w Baku w listopadzie 1949 r., z inicjatywy Wszechzwiązkowego Naukowo-Inżynieryjno-Technicznego Stowarzyszenia Energetyki (w skrócie WNITOE), przy licznym współudziale delegatów instytutów naukowo-badawczych oraz przedsiębiorstw produkcyjnych z wielu miast ZSRR.

Konferencja uchwaliła szereg wniosków, o których wspomina w swym artykule inż. A. Jabłoński; wysunęła również postulat zwiększenia wydawnictw i materiałów informacyjnych, dotyczących ochrony od korozji oraz powołania do życia przy WNITOE Komitetu do ochrony podziemnych urządzeń od korozji elektrolitycznej.

Redakcja „Przeglądu Komunikacyjnego", uznając doniosłe znaczenie tego zagadnienia, podaje dwie notatki, pochodzące z tak miarodajnej pod tym względem instytucji, jak Zakład Trakcji Gł. I. El.: dyrektora inż. A. Jabłońskiego o zagadnieniu korozji w ogóle i inż. J. Czechowskiego — o pracach Zakładu Trakcji w tej dziedzinie.

MGR INŻ. ANTONI JABŁOŃSKI

ZAGADNIENIE KOROZJI ELEKTROLITYCZNEJ PODZIEMNYCH URZĄDZEŃ METALICZNYCH

Od początku rozwoju elektrotechniki zagadnienie elektrolitycznej korozji podziemnych urządzeń zaprzątało poważnie umysły techników całego świata. Znaczny rozwój sieci elektrycznych prądu stałego oraz tramwajów i kolei elektrycznych z jednej strony, przy jednoczesnym rozwoju podziemnych urządzeń jak kanalizacja, wodociągi, gazociągi, sieci kabli podziemnych zarówno telekomunikacyjnych, jak i silnoprądowych zmuszał do obmyślania coraz to bardziej udoskonalonych środków, zabezpieczających przed rosnącym niebezpieczeństwem poważnych strat gospodarczych. Rozwój środków, zabezpieczających przed działaniem elektrolitycznym prądów błądzących, szedł jednocześnie w dwóch kierunkach. Przede wszystkim usiłowania techników zdążały w kierunku zmniejszenia w jak największym stopniu upływu prądu stałego do ziemi. Równolegle pracowano nad ochroną urządzeń podziemnych przed szkodliwym działaniem istniejących, pomimo wszelkich usiłowań, prądów ziemnych. Stosunkowo najszybciej i najpewniej opanowano upływ z sieci energetycznych prądu stałego, dzięki skutecznemu udoskonaleniu izolacji kabli podziemnych. Jednoczesne usuwanie prądu stałego przez prąd zmienny prawie całkowicie wyeliminowało sieci silnoprądowe jako przyczynę podziemnej korozji elektrolitycznej. Głównym źródłem szkodliwych prądów błądzących pozostały tramwaje i w mniejszym stopniu koleje elektryczne, stosujące w trakcji prąd stały. Ściślej biorąc, groźniejszym źródłem prądów błądzących są te środki komunikacji szynowej z trakcją prądem stałym, w których oporność przejścia z szyn do ziemi jest mała, a więc z szynami umieszczonymi w jezdni ulicznej, w przeciwieństwie do nawierzchni żelaznej. umieszczonej na własnym torowisku, na drewnianych podkładkach z podtorzem o dużej oporności przejścia (np. tłuczeń). Drugą cechą, rozróżniającą stopień zagrożenia, jest odległość kolei od urządzeń, ulegających korozji. Z obu tych względów tramwaj przedstawia największą potencjalną przyczynę korozji elektrolitycznej.

Świat techniczny, już w stosunkowo wczesnym okresie rozwoju trakcji elektrycznej, zdał sobie sprawę z powagi zagadnienia. Rosnące straty, powodowane przez podziemną korozję, wywołały powstanie w wielu krajach poważnego problemu gospodarczego. Zmusiło to do zorganizowania systematycznych badań zjawiska i postawiło w szeregu najpilniejszych potrzeb opracowanie przepisów, zmuszających przedsiębiorstwa komunikacyjne do utrzymywania swej sieci powrotnej w należytym stanie technicznym. Powstały w ten sposób przepisy międzynarodowe, przyjmujące za podstawę propozycje komitetu polskiego. Ten sukces nauki i techniki polskiej zawdzięczamy badaniom, prowadzonym przez prof. Romana Podoskiego, których wyniki opracowane przez niego zostały zawarte w PNE — 27 (Polskie Normy Elektrotechniczne) pt.

„Wskazówki ochrony urządzeń metalowych znajdujących się w ziemi od działania elektrolitycznego prądów błądzących".

Rygorystyczne przestrzeganie norm zawartych w PNE — 27 przez tramwaje i koleje podmiejskie, wchodzące w obręb miast, umożliwiało takie zmniejszenie prądów błądzących, że problem szkód wywołanych ich działaniem traci w poważnym stopniu swą ostrość. Nie zwalniało to jednak od stosowania zabezpieczeń antykorozyjnych w urządzeniach podziemnych i konieczności ich dalszego, ciągłego doskonalenia.

Należy przyznać, że, opierając się na wymienionych wskazówkach, zarządy tramwajów w Polsce utrzymywały na ogół swoją sieć powrotną na należytym poziomie. Nierzadko jednak powstawały konieczności interwencji na skutek uszkodzeń, głównie w kablach teletechnicznych, najbardziej czułych na korozję elekrolityczną.

Okres powojenny zastał przedsiębiorstwa komunikacyjne w opłakanym stanie technicznym. Mobilizacja wszystkich sił gospodarczych i technicznych kraju dla odbudowy zniszczeń wojennych, poparta ogromnym entuzjazmem całej klasy robotniczej i inteligencji pracującej, dała rezultaty, którymi się szczycimy. Niestety ogrom potrzeb zmuszał do odsunięcia na dalszy plan problemów, zdawałoby się mniej ważnych.

Zagadnieniu omówionemu wyżej poświęcono bardzo mało uwagi, a częściej jeszcze zignorowano je zupełnie.

Obecny stan techniczny sieci powrotnych w tramwajach jest na ogół, poza nielicznymi wyjątkami, katastrofalny. Tłumaczyć to należy rabunkową gospodarką okupanta, zniszczeniami wojennymi, pierwszeństwem innych spraw, zdawałoby się ważniejszych z punktu widzenia potrzeb gospodarczych kraju, brakami kadr technicznych i, co może jest najważniejsze, brakiem zrozumienia wśród sfer technicznych powagi zagadnienia.

Do dnia dzisiejszego nie uzmysłowiono sobie należycie, zarówno w przedsiębiorstwach tramwajowych jak i w organach nadzorczych, że tory stanowią specyficzną, z punktu widzenia elektrycznego, sieć powrotną dla prądów trakcyjnych. Że nieodbudowanie lub niedostateczna konserwacja złącz elektrycznych podłużnych i poprzecznych, kabli powrotnych i ich stanu izolacji powoduje nadmierny wzrost napięcia szyny względem ziemi, zwiększa upływy, wywołując znaczny wzrost prądów błądzących. Stwierdzone liczne uszkodzenia kabli telekomunikacyjnych i wodociągów w stopniu bardzo poważnym pozwalają przypuszczać, że postępująca korozja elektrolityczna urządzeń podziemnych w wielu miastach posunięta jest w wysoce niebezpiecznym stopniu. Na podstawie poczynionych obserwacji należy przypuszczać, że w znacznej części uszkodzeń, wywołanych korozją elektrolityczną, nie odnosi się to na konto właściwej przyczyny.

Szkody dla gospodarki kraju powstałe z istniejącego stanu rzeczy trudne są do ocenienia, ponieważ w wielu przypadkach ujawnione są po wieloletnim okresie działania elekrolizy. Tym niespodziewaniej występują i w większym zakresie niż w najczęściej zdarzających się lokalnych uszkodzeniach wywołanych skupionym działaniem prądów błądzących. Już sam zakres stwierdzonych uszkodzeń i wywołanych tym strat uzasadnia bezwzględnie żądanie poważnego zwiększenia wysiłku w kierunku usunięcia przyczyn.

Przedsiębiorstwa tramwajowe i wchodzące w granice miast koleje dojazdowe powinny zwiększyć kontrolę swych sieci powrotnych.

Systematyczne pomiary oporności złącz, napięcia szyn względem ziemi, stanu izolacji kabli powrotnych powinny stać się normalnymi, stałymi czynnościami we właściwy sposób ujętymi w planie przedsiębiorstwa. Na podstawie tych pomiarów, jak również w razie potrzeby szerzej zakrojonych badań, połączonych z pomiarem rozpływu prądów, należy przeprowadzać doraźne naprawy oraz planować prace wymagające większego nakładu. Stwierdzone niedociągnięcia i braki nie mogą pozostać bez konsekwencji. Natychmiastowe postawienie do dyspozycji odpowiednich środków materiałowych i finansowych we właściwej skali jest pilną koniecznością. Opłacalność tych posunięć dla gospodarki ogólnokrajowej nie wymaga dziś już osobnego udowodnienia.

Opierając się jednak na dotychczasowych doświadczeniach trudno pozbyć się obaw, że przedsiębiorstwa trakcyjne nie przewidziały w swych najbliższych planach, w dostatecznym zakresie, walki z powstawaniem prądów błądzących.

Należy przyznać, że największy postęp uszkodzeń wywołanych korozją elektrolityczną prądami błądzącymi zaobserwowano w miastach, gdzie istnieje sieć oświetleniowa i siłowa prądu stałego. Wbrew temu, co powiedziałem na początku artykułu, szkody powodowane prądami pochodzącymi z tych sieci są niekiedy wielokrotnie większe od szkód, powodowanych przez upływ prądu z szyn tramwajowych. Przyczyny tego należy szukać w rabunkowej gospodarce okupanta, nie troszczącego się w czasie wojny o prawidłową gospodarkę, nie mówiąc już o konieczności modernizacji przestarzałych i niszczejących urządzeń. Z drugiej strony należy przyznać, że istnieje zbyt wielkie niedocenianie u nas powagi zagadnienia i konieczności jak najszybszej ingerencji. Straty w sieciach kablowych, wodociągowych, gazowych i kanalizacyjnych mogą zbyt późno udowodnić słuszność podniesionego tu alarmu.

Jak poważnie należy podchodzić do poruszonego zagadnienia w ramach planowej gospodarki socjalistycznej, niech służy przykład Związku Radzieckiego, gdzie w listopadzie 1949 r., w Baku odbyła się specjalna, naukowo - techniczna narada w sprawie ochrony rurociągów i kabli od korozji elektrolitycznej (*Elektriczestwo* nr 3, 1950 r. str. 94). Liczny udział przedstawicieli nauki, zainteresowanych trustów budowlanych, biur projektowych i przedsiębiorstw komunikacyjnych służy dowodem doceniania problemu.

Związek Radziecki, posiadając za sobą wieloletnią tradycję badań i działalności na tym polu, że wymienię choćby 14-letnią nieprzerwaną pracę specjalnego Laboratorium Prądów w Ziemi, nie uważa bynajmniej zagadnienia korozji elektrolitycznej za rozwiązane. Narada uznała za konieczne opracowanie kilkunastu bardzo poważnych tematów

naukowo-badawczych z tego zakresu, zawierających w sobie ogromny program prac.

Poza tym uchwalono szereg daleko idących wniosków, jak utworzenie przy Komitetach Wykonawczych Miejskich Rad Narodowych oraz przy zainteresowanych Ministerstwach osobnych organów do walki z korozją. Uchwalono poza tym konieczność zwiększenia ilości kabli w przedsiębiorstwach elektrotrakcyjnych, zapewniającą zmniejszenie spadku napięcia w szynach do obowiązujących norm, konieczność zwiększenia przewodności szyn drogą wymiany we właściwym czasie złącz podłużnych i poprzecznych. Inna uchwała postanawia zwrócić się do Ministerstwa Wyższego Wykształcenia o to, aby przewidzieć w programach odpowiednich szkół inżynierskich naukę metod walki z elektrolityczną korozją podziemnych urządzeń metalowych, a także o wprowadzenie do szkolnych planów kursów szkolenia dokształcającego pracowników naukowo-technicznych przedmiotu: „Ochrona podziemnych urządzeń metalowych od korozji elektrolitycznej".

Najbardziej znamienną jednak uchwałą, mającą daleko idące bezpośrednie skutki, jest, zdaniem moim, uznanie za konieczne wprowadzenie do wszystkich projektów rurociągów i kabli obowiązkowego rozdziału, traktującego o ochronie projektowanego obiektu od korozji. Logiczną konsekwencją tej uchwały jest postulat wprowadzenia bezwzględnego warunku: żaden projekt podziemnych, metalicznych urządzeń nie może być zatwierdzony, jeżeli nie zawiera opracowania przeciwkorozyjnej ochrony.

Bogate pokłosie tej narady oraz zamierzenia i plany na przyszłość świadczą o gruntownym przepracowaniu i trwałym ustaleniu się przekonania o konieczności jak najbardziej skutecznej walki z korozją elektrolityczną i pełnym zrozumieniu powagi tego zagadnienia z punktu widzenia gospodarczych interesów kraju.

INŻ. JANUSZ CZECHOWSKI

PRACE ZAKŁADU TRAKCJI ELEKTRYCZNEJ GŁ. I. EL.

Zagadnieniem korozji elektrolitycznej zajmują się w Polsce między innymi: Państwowy Instytut Telekomunikacyjny od strony ochrony kabli telefonicznych przed korozją i Zakład Trakcji Elektrycznej Głównego Instytutu Elektrotechniki od strony trakcyjnej sieci powrotnej.

Prace Zakładu Trakcji należy podzielić na dwie grupy: pierwsza z nich — to badania i studia nad zasadami rozpływu prądów błądzących, nad oporami przejścia, nad metodami pomiarowymi i nad sposobami ograniczenia wielkości natężenia prądów błądzących; druga — to ekspertyzy i badania zgłoszonych przypadków korozji elektrolitycznej z terenu całego kraju.

Ekspertyzy te mają na celu ustalenie przyczyn powstawania prądów błądzących, stwierdzenie faktycznego stanu i opracowanie sposobów zmniejszenia zarówno natężenia prądów jak i ich skutków. Ekspertyz takich przeprowadzono kilka, między innymi w Poznaniu, Bytomiu, Warszawie i Bydgoszczy.

Jako przykład fatalnych skutków prądów błądzących może służyć miasto Bydgoszcz. Na przestrzeni ubiegłych 18 miesięcy stwierdzono w Bydgoszczy 38 przypadków zawilgocenia kabli telefonicznych wskutek zniszczenia płaszcza ołowianego przez korozję, co zmusiło Urząd Telefoniczny do wymiany odcinków tych kabli. W niektórych częściach miasta, szczególnie w pobliżu elektrowni a zarazem podstacji trakcyjnej, wymiana tego samego kabla telefonicznego dokonywana była w odstępach 3-miesięcznych. Zestawienie uszkodzeń kabli pozwoliło stwierdzić, że prądy błądzące nie powodują zniszczeń w pewnym wąskim określonym pasie, lecz że działanie ich występuje na terenie niemal całego miasta. W innych urządzeniach metalowych, jak wodociągi, gazociągi itd. uszkodzenia jeszcze nie nastąpiły ze względu na większą odporność ich na działania prądów jak i na to, że urządzenia te są z reguły umieszczone głębiej oraz dalej od szyn i kabli energetycznych niż kable telefoniczne.

Źródłami powstawania prądów błądzących w Bydgoszczy są — poza siecią powrotną tramwajową — zasilające i rozdzielcze kable energetyczne prądu stałego 2 × 110 V. Jedna trzecia część miasta posiada bowiem jeszcze prąd stały, którego sieć rozłożona jest prawie na całym terenie miasta.

Dla zilustrowania stanu sieci tramwajowej i energetycznej podam kilka danych porównawczych. Tak np. sieć powrotna tramwajów jest należycie zaprojektowana, ale z czterech przewidzianych kabli powrotnych tylko dwa pracują, pozostałe dwa posiadają przerwy: prawdopodobnie przyłączenie ich do szyn uległo zniszczeniu. Wiek szyn tramwajowych ok. 40 lat, szyny rozjeżdżone, złącza i rozjazdy częściowo porozbijane. Oporność niektórych złącz szynowych dochodzi do 60-krotnej oporności uznanej w PNE-27/1932 za dopuszczalną. Prąd upływu energetycznych kabli zasilających dochodzi w niektórych kablach do 400 mA przy dozwolonym przez PNE-10/1932/46 — 1 mA, a w jednym kablu do 20.000 mA. Przewód zerowy — linka miedziana goła — jest bardzo silnie zżarty tak, że posiada wiele przerw. Na każdym z 26 energetycznych kabli zasilających prądu stałego dokonano pomiarów prądu upływu, oporności izolacji między żyłami i ziemią, ciągłości przewodu zerowego i potencjałów przewodu zerowego względem ziemi. Na jednym z kabli telefonicznych zmierzono prąd w płaszczu ołowianym. Natężenie prądu wynosiło 0,75 A przy całkowicie wyłączonej trakcji elektrycznej, a średnio 0,85 A przy obu źródłach prądów błądzących. Napięcie między odłączonymi od sieci żyłami rozdzielczych kabli energetycznych a wodociągiem dochodzi miejscami do 100 V.

Już z tych ogólnych, niekompletnych danych można się zorientować o wielkości prądów błądzących w Bydgoszczy.

Katastrofalny stan sieci trakcyjnej, której udział w prądach ustalono na ok. 15%, spowodowany jest brakiem należytej konserwacji i renowacji na przestrzeni ostatnich 20 lat. To samo tyczy kabli energetycznych, których wiek dochodzi do 50 lat.

Wyeliminowanie udziału trakcji w prądach błądzących w Bydgoszczy, jakkolwiek związane jest ze znacznymi nakładami finansowymi, może być dokonane dosyć łatwo i prędko. Wyeliminowanie natomiast wpływu sieci energetycznej wymaga przebudowy niemal wszystkich urządzeń zasilających i rozdzielczych i może być najłatwiej uzyskane przez zmianę układu prądu stałego na układ prądu zmiennego.

Pomiary w terenie wielkości prądów błądzących jak również opracowanie odpowiednich środków zaradczych nastręcza również poważne trudności. Tak np. ekspertyza, którą wykonał Zakład Trakcji Elektrycznej dla Bydgoszczy, wymagała kilkakrotnych wyjazdów na pomiary w teren i pochłonęła około 600 godz. pracy personelu technicznego.

Dużą pomocą przy badaniach prądów błądzących wyświadczają specjalne przyrządy, które wykorzystywać może obecnie Zakład. Tak np. przy obliczeniu rozpływu prądów sieci powrotnej tramwajów bydgoskich zastosowano analizator sieciowy prądu stałego, zbudowany przez Zakład Wielkich Mocy w Głównym Instytucie Elektrotechniki. Czas zużyty na te obliczenia na analizatorze jest około 20-krotnie krótszy od czasu, jaki potrzebny byłby dla dokonania ich metodą analityczną. Dokładność obliczeń na analizatorze, mimo że nie jest przystosowany do potrzeb trakcji, wynosi 2%.

Zakład Trakcji rozumiejąc ważność zagadnienia, przygotowany jest do prowadzenia badań i okazywania pomocy w przypadkach korozji elektrycznej.

URZĄDZENIA ELEKTROTRAKCYJNE LINII BRUKSELA — CHARLEROI

PODSTACJE

Linia Bruxelles — Charleroi jest zasilana przez 3 podstacje. Pobierają one energię w postaci prądu trójfazowego 50 okr./sek: w Bruxelles o napięciu 30 kV w Baulers — 70 kV, w Charleroi — 36 kV. Moc każdej podstacji wynosi 6000 kW w 2 jednostkach prostown kowych po 3000 kW. Skrajne podstacje są całkow cie wykonane, środkowa posiada tylko podstawową jednostkę, jednostka rezerwowa ustaw ona będzie później. Podstacja ta posiada poza tym jednostkę pomocniczą na specjalnym wagonie do ustawienia w dowolnym punkcie linii Prostown ki z całą aparaturą są umieszczone w budynku, podczas gdy transformatory są ustawione na zewnątrz. W podstacji w Baulers cała aparatura wysokiego napięcia 70 kV jest w wykonaniu napowietrznym.

PROSTOWNIKI

Wszystk e prostowniki są w naczyniach metalowych na 3000 — 3300 V prądu stałego Obecnie są one w Europ e jednostkami o największej mocy o chłodzeniu wyłącznie powietrznym. Posiadają one po 12 anod głównych ze sterowanymi siatkami dla blokady przeciw prądom krótkiego zwarcia, 6 anod wzbudzenia i 1 anodę zapłonową. Podstawa prostownika, wykonana z profilowego żelaza spawanego, ustawiona jest na kółkach o osiach nastawialnych w kierunkach wzajemnie prostopadłych.

Prostowniki są typu pompowego, tj. zaopatrzone w połączone szeregowo pompy próżniowe, wirującą i rtęciową, utrzymujące potrzebną wysoką próżnię. Sprawność przy pełnym obciążeniu przekracza 99%. Obranemu typowi prostowników odpowiadają następujące przeciążalności: *4500 kW — 2 godz., 9000 kW — 5 min. 11000 kW — 45 sek.*, które n e mogą następować bezpośrednio po sob e, zgodn e z przepisami prób dla kl. II, ustalonymi przez Normy Międzynarodowe dla prostowników zasilających zelektryfikowane linie główne. Podczas ich przyjmowan a prostowniki były poddane próbom pracy w warunkach odpowiadających założeniu, że mają one wytrzymywać najmniej korzystne momenty w eksploatacji, a w szczególności podczas 2-godzinnego przeciążenia o 50% znosić częstotliwe dodatkowe przeciążenia o 100% i 150%. Prostowniki są wyposażone w kompletne urządzenia do usuwania wydzielających się gazów, w niezbędną aparaturę, zabezpieczającą przeciwko nadmiernej zwyżce temperatury różnych części, przeciwko niedostatecznej próżni itp.

TRANSFORMATORY

Transformatory prostown kowe są typu napowietrznego z naturalnym chłodzeniem powietrznym. Chłodzenie zapewniają rury cyrkulacyjne umieszczone w ściankach bocznych. Uzwojenia po stronie pierwotnej połączone są w trójkąt, a po stronie wtórnej — podwójna gwiazda, zasilająca prostownik na 6-fazach. Punkty zerowe obu gw azd są połączone przez cewkę dław kową, również w wykonaniu napowietrznym, której punkt środkowy stanowi biegun ujemny połączony z szyną jezdną.

Konstrukcja transformatorów odpowiada specjalnym warunkom pracy. Co się tyczy stopnia izolacji, to ze względu na przepięcia, mogące występować w sieci trakcyjnej, wybrano wyższą klasę. Na przykład transformatory w Baulers, mające pracować przy 70 kV mają wytrzymać próby wymagane dla aparatów na 92 kV według norm amerykańskich. Właściwośc przy nagrzewaniu były specjalnie starannie opracowane, ażeby zapewnić zmniejszenie wymiarów uzwojeń i sprowadzić centra amperozwojów do siebie w tej samej płaszczyźnie prostopadłej do osi magnetycznej rdzeni w celu zredukowania do minimum podłużnych sił e ektrodynam cznych. Poza tym uzwojenia wykonywane są w sposób specjalny, zapewniający elastyczność dla uniknięcia deformacji poszczególnych cewek w przypadku krótkiego zwarcia. Transformatory są zaopatrzone w przekaźniki Buchholza. Zasilanie potrzeb własnych niskiego napięcia podstacji zapewniają osobne transformatory.

WYŁĄCZNIKI WYSOKIEGO NAPIĘCIA

Podstacja w Baulers na 70 kV wyposażona jest w wyłączniki małoolejowe DH.80/800 na 80 kV 800 A. Konstrukcja ich zapewnia w elką szybkość odłączania, a poza tym typ ten nadaje się dobrze do warunków selektywności wymaganej przez aktualną współpracę sieci zasilających. Zdo ność załączania tego typu wyłączn ków wynosi maksymalnie 30000 A wartości maksymalnej. Przy stosowanym na podstacji napięc u 70 kV moc odłączalna odpowiada 12400 A, tj. *1500 MVA*.

TABOR ELEKTRYCZNY

Dla eksploatacji linii Bruxelles — Charleroi przewidziano lokomotywy i jednostki. A.C.E.C. bierze udział w wyposażeniu elektrycznym 23 lokomotyw, z których 20 buduje się na szybkość 100 km/godz., a 3 na 125 km/godz. oraz w wyposażen u 25 jednostek. Lokomotywy są typu BB, tj. posiadają po 2 wózki, każdy z 2 osiami napędnymi.

LOKOMOTYWY BB 100 km/godz.

Lokomotywa ma długość powyżej 12.89 m i wagę 81.5 t. Zawiera ona pudło, spoczywające na ramionach dwóch wózków za pomocą belki bujakowej. Silniki są zmontowane na wózkach, opierając się z jednej strony na osiach, z drugiej — na wózkach przy pomocy elastycznego zawieszenia. Pudło zawiera dwie kabiny sterownicze, oddzielone od siebie przedziałem, w którym znajdują się dwie boczne szafy oddzielone korytarzem. W korytarzu są rozmieszczone na podłodze dwie grupy silnik-wentylator i dwie grupy silnik — sprężarka, a poza tym zawieszone pod dachem 2 zbiorniki ściśnionego powietrza po 500 l każdy. Szafy zawierają aparaturę wysokiego napięcia: odłączniki, wyłącznik ultraszybki, baterie styczników, nawrotnik, przełączniki dla odłączenia silników itd. Połączenie pomiędzy poszczególnymi aparatami zapewniają kable ułożone w 2 kanałach z blachy, zajmujących część zewnętrzną szaf. W pokryciu pudła przewidziano otwór zakryty odpowiednią pokrywą do prowadzenia do środka części aparatury wentylatorów i kompresorów.

SILNIKI

Lokomotywa posiada 4 silniki trakcyjne zawieszone „za nos“ typu CF 788 N o następujących charakterystykach: moc 550 CV (550 KM, 405 kW) przy pracy jednogodzinnej; napięcie 3000:2 V, ilość obrotów na minutę — 570, ciężar jednego silnika razem z łożyskami osiowymi i tulejami, z 2-ma osłonami i 2-ma kołami zębatymi — 5170 kg. Każdy silnik napędza oś za pomocą przekładni obustronnej o sprzężeniu elastycznym. Obwód główny zawiera 2 grupy po 2 silniki stale połączone w szereg. Rozruch dokonuje się przez kolejne połączenie w szereg i połączenie równoległe obu grup silników. W rezultacie maksymalne napięcie doprowadzone do silników wynosi 3000:2 = 1500 V, tym niemniej izolacja przewidziana jest rzędu napięcia roboczego na sieci — 3000 V.

ZESPOŁY. SILNIK — WENTYLATORY I SILNIK — SPRĘŻARKA

Chłodzenie silników trakcyjnych zapewniają dwa zespoły wentylatorowe ustawione na lokomotywie. Każdy zespół składa się z jednego silnika typu CT.16 napędzającego dwa wentylatory dostarczające 89 m³ powietrza na minutę. Silniki zasilane są bezpośrednio napięciem 3000 V i wykonują 2400 obr/min. Jeden z zespołów napędza przy pomocy pasa również prądnicę pomocniczą, ładującą baterie akumulatorów 72 V dla zasilania obwodów sterowniczych.

Ściśnione powietrze dla hamulców i urządzeń elektropneumatycznych dostarczają 2 zespoły: silnik — sprężarka zainstalowane na lokomotywie. Każdy z zespołów posiada silnik typu CT.16 i sprężarkę o wydajności 1500 l/min. przy ciśnieniu 8 kg/cm². Rozruch obu rodzajów zespołów dokonuje się przez dwustopniowe załączanie napięcia 3000 V przez niewielki opornik ograniczający prąd.

POMOCNICZA APARATURA ELEKTRYCZNA

Każda lokomotywa ma 2 pantografy ze ślizgaczami węglowymi. Podnoszenie i opuszczanie pantografów jest dokonywane pneumatycznie.

Aparatura rozrządcza jest typu elektropneumatycznego, tzn., że przełączenie oporników rozruchowych, zmiany połączeń silników trakcyjnych, podobnie jak bocznikowanie uzwojeń wzbudzenia otrzymuje się przy pomocy styczników napędzanych przez serwomotor pneumatyczny. Zamykanie tych styczników jest sterowane odpowiednio do potrzeby przy pomocy nastawnika jazdy. Urządzenie to ma prócz koła sterowniczego, służącego do nastawiania żądanego stopnia rozruchu, dwie dźwignie: jedną do nastawiania stopnia bocznikowania w końcu rozruchu na połączeniu szeregowym lub w końcu rozruchu na połączeniu równoległym, a drugą — do zmiany kierunku jazdy. Można w ten sposób uzyskać 21 stopni rozruchu w połączeniu szeregowym z pełnym wzbudzeniem, 18 stopni przy połączeniu równoległym oraz 4 stopnie bocznikowania dla każdego połączenia. Nawrotnica ma również napęd elektropneumatyczny. W przypadku uszkodzenia jednego lub dwóch silników trakcyjnych silniki uszkodzone mogą być wyeliminowane za pomocą przełączników o napędzie ręcznym. Jest możliwe również połączenie dwóch lokomotyw w jednostkę sterowaną z jednej kabiny na którejkolwiek z nich. W tym celu przewidziano skrzynki połączeniowe na 30 kontaktów na obu końcach każdej lokomotywy, pozwalające na połączenie ze sobą obwodów sterowniczych współpracujących lokomotyw.

LOKOMOTYWY BB 125 km/godz.

Trzy tego typu lokomotywy są obecnie w budowie. Będą one miały długość około 17,15 m i ciężar około 80 t. Pudło lokomotywy spoczywa na dwóch ślizgaczach, umocowanych pionowo do ostojnic na poprzecznej belce bujakowej. Ta ostatnia ma oparcie na 4 resorach płaskich, połączonych z ramą wózka przy pomocy wieszaków. Podwozie wózka opiera się na skrzynkach maźniczych za pomocą resorów spiralnych.

Lokomotywa ma również dwie kabiny sterownicze, oddzielone pomieszczeniem centralnym, gdzie są umieszczone zespoły pomocnicze oraz szafa z urządzeniem rozrządczym. Ta ostatnia stanowi jeden blok, który może być wstawiony na swe miejsce, całkowicie zmontowany przez otwór w dachu, normalnie zakryty odpowiednią pokrywą. Szafa, zawierająca wyposażenia rozrządowe, jest dostępna z obu swych boków podłużnych. Lokomotywy są zaopatrzone w 4 silniki trakcyjne o następujących charakterystykach: typ — CF.729 M, moc nominalna — 675 CV (675 KM 496 kW) przy pracy jednogodzinnej; napędzie — 3000:2 V; ilość obrotów na minutę — 625; ciężar razem z łożyskami, karterem i kołami zębatymi — 5950 kg. Silniki te również przeznaczone są do zawieszania „za nos“. Przenoszenie momentu na osie napędowe przy pomocy sprzężenia sztywnego. Urządzenie rozrządowe działa za pomocą wałka kułakowego, napędzanego przez serwomotor elektryczny. Nastawnik zawiera trzy rękojeści (dźwignie — ma-

---

Przyjaźń z ZSRR, pomoc ZSRR, przykład ZSRR

oto podstawowe źródło naszych zwycięstw

B. BIERUT

nettes): jedna „kierunek", która pozwala wybierać kierunek jazdy; druga — „szybkość" — ustala szybkość, do której można dojść; trzecia „siła pociągowa" — wybiera siłę rozruchową. Różnorodne czynności, które składają się na rozruch: wyłączenie oporów, zmiana układu połączeń silników, bocznikowanie pola — zachodzą automatycznie. Ich następowanie jest regulowane przez przekaźnik prądowy, utrzymujący siłę pociągową, równą wartości obranej z góry. Warto zaznaczyć, że oporniki rozruchowe mają intensywne chłodzenie, co pozwala na zmniejszenie ich ciężaru. Zespoły pomocnicze tych lokomotyw są identyczne jak na lokomotywach na 100 km/godz.

JEDNOSTKI ELEKTRYCZNE

25 jednostek, będących obecnie w wykonaniu posiada pod względem elektrycznym podobną konstrukcję do prototypu, który na linii Bruksela — Antwerpia pracuje od 1945 r. Są to jednostki podwójne, tj. składające się z 2 wagonów, każdy na 2-ch wózkach, połączonych ze sobą na stałe. Każda jednostka posiada kabiny sterownicze na obu końcach. Będąc przeznaczone do ruchu osobowego (service omnibus) mają szybkość ograniczoną do 105 km/godz. Silniki trakcyjne w liczbie 4 są umieszczone po jednym na każdym wózku. Są one typu CF 257 N do zawieszenia „za nos" i mogą rozwinąć moc 260 CV (260 KM, 191 kW) przy pracy 1-godzinnej, pod napięciem 3000: 2 V i szybkość 890 obr/min. Napęd osi — przy pomocy sprzężenia sztywnego. Urządzenie rozrządowe działa automatycznie przy pomocy wałka kułakowego, napędzonego elektrycznym serwomotorem. Pozwala ono na 22 stopni rozruchowych. Dla uzyskania możliwie dużej ilości miejsc dla podróżnych, cała aparatura elektryczna jest umieszczona w skrzyniach pod wagonami, z wyjątkiem kilku aparatów, w szczególności przekaźników, które są umieszczone w kabinie. Aparatura głównych obwodów prądowych umieszczona jest pod wagonem mieszanym, zawierającym przedziały 2 i 3 klasy. Pod wagonem bez przedziałów zawierającym tylko 3 klasę znajduje się bateria akumulatorów, zbiorniki powietrza i zespół silnik-kompresor-generator. Ten ostatni składa się z silnika typu CT.11, zasilanego wprost z 3000 V, napędzającego z jednej strony generator na prąd stały 72 V, a z drugiej kompresor.

(Według publikacji z 1949 r. pt. „La participation des A.C.E.C. à l'electrification de la ligne Bruxelles — Charleroi", A.C.E.C. — Les Ateliers de Constructions Electriques de Charleroi).

Tłum. inż. **J. DZIKOWSKI**

O BIULETYNIE RACJONALIZATORÓW I WYNALAZCÓW ŚLĄSKICH LINII KOMUNIKACYJNYCH

Redakcja „Przeglądu Komunikacyjnego" otrzymała 1-szy numer „Biuletynu Racjonalizatorów i Wynalazców przy Śląskich Liniach Komunikacyjnych".

Biuletyn ten, noszący datę lipiec 1950, jest wydawany przez Klub Racjonalizatorów i Wynalazców przy Śląskich Liniach Komunikacyjnych i zasługuje na bliższe zapoznanie się z nim.

Na treść jego składają się: Słowo wstępne Dyr. Nacz. Śl. L. K. J. Marka, Statut Klubu Racjonalizatorów i Wynalazców, zarządzenia, dotyczące oceny pomysłów, skrzynki pomysłów, utworzenia referatu wynalazczości i racjonalizatorstwa, odnośne instrukcje oraz szereg artykułów, jak: „Doskonałe wyniki nowatorstwa" J. Bodery, „W jaki sposób doszedłem do moich pomysłów?" H. Kucharczyka, „Cel i znaczenie moich usprawnień" oraz „Wykaz nagromadzonych pomysłów" i inne.

Dyrektor Naczelny Śl. L. K. J. Marek w słowie wstępnym podkreśla, że pierwszy numer Biuletynu ukazuje się po blisko jednorocznej działalności Klubu, jednego z pierwszych na terenie zagłębia przemysłowego śląskiego,a być może w ogóle pierwszego w kraju,jeśli chodzi o zakłady komunikacyjne typu reprezentowanego przez Śląskie Linie Komunikacyjne, ma więc poza sobą już pewne doświadczenie. Zaznaczywszy, że do osiągnięć Klubu należy zaliczyć wzrastającą liczbę pomysłów racjonalizatorskich oraz nowatorskich, a także widoczne cementowanie się coraz liczniejszej rodziny wynalazców i racjonalizatorów, pracowników Śl. L. K. dyr. J. Marek wyraża życzenie, aby na najbliższy okres Klub postawił sobie za zadanie pełne wywiązanie się z postanowień swego statutu, które mówią o planowej akcji wynalazczości, o podziale (mądrym i przemyślanym) między członków zagadnień do rozwiązania, o udzielaniu pomocy (konsekwentnej i wnikliwej) członkom w zakresie pomocy technicznej i kalkulacyjnej, a także żeby pomnożył liczbę członków Klubu, a następnie pisze:

„Publikacja pomysłów racjonalizatorskich ma wypełnić lukę, jaka istnieje wskutek niepowiązania pomysłów racjonalizatorskich w różnych jednostkach tej samej branży. Tu i tam powstały wartościowe pomysły racjonalizatorskie czy nowatorskie już wypróbowane praktycznie które powinny służyć wszystkim zainteresowanym dla dobra gospodarki narodowej. Z tego powodu pomysły racjonalizatorskie powinny być znane szerszemu ogółowi, tak jak powinny być powszechnie znane: nazwiska racjonalizatorów, na czym polega ich pomysł racjonalizatorski bądź nowatorski, jaką drogą do niego doszli, jak go praktycznie zastosowano w życiu i jakie daje oszczędności.

Zdobyczy nowatorstwa nie można z ciasnego egoizmu trzymać w tajemnicy, jak to się działo i dzieje w ustroju kapitalistycznym. W naszym, lepszym świecie wynalazek i pomysł racjonalizatorski jest własnością ogółu i stanowi zachętę dla uczestników ruchu racjonalizatorskiego, werbuje sam przez się szeregi racjonalizatorskie. Poza tym tego rodzaju publikacje przyczyniają się do usunięcia dotychczasowych niedomagań w dziedzinie racjonalizatorstwa i nowatorstwa, usuwają możliwości dublowania wysiłków i przyczyniają się do wymiany pomysłów".

T. B.

TRYBUNA CZYTELNIKÓW

..ŻSZA SZKOŁA HANDLU MORS
w GDYNI z siedzibą w SOPOC
ZAKŁAD GEOGRAFII GOSPODAI

POMYSŁY RACJONALIZATORSKIE W PAŃSTWOWEJ ŻEGLUDZE ŚRÓDLĄDOWEJ

Z wielkim zadowoleniem stwierdzam, że miesięcznik „Przegląd Komunikacyjny" zaczyna mówić o zagadnieniach interesujących szeroki zasięg czytelników. Artykuły uprzednich lat były przeznaczone tylko dla małej ilości ludzi uczonych, bowiem często wprowadzane do artykułów wzory fizyczne lub matematyczne, a nawet całki lub różniczki zniechęcały przeciętnego pracownika do stałego czytania „Przeglądu Komunikacyjnego".

W ostatnich numerach jest takich artykułów coraz mniej — natomiast ukazują się artykuły świadczące o tym, że miesięcznik ten interesuje się wydarzeniami dnia codziennego i chce dotrzymać im kroku. Jednak — moim zdaniem — jest jeszcze ciągle za mało artykułów na temat „Współzawodnictwa i racjonalizacji pracy" za mało miejsca poświęca się omawianiu rozwoju tego problemu w poszczególnych przedsiębiorstwach i komórkach organizacyjnych resortu komunikacji.

Wykorzystując wprowadzoną do „Przeglądu Komunikacyjnego" „Trybunę czytelników" chcę omówić kilka pomysłów racjonalizatorskich, dokonanych przez pracowników Państwowej Żeglugi Śródlądowej.

Pomysły racjonalizatorskie, wynalazki i usprawnienia nadsyłane z poszczególnych ekspozytur, są zaopiniowane na posiedzeniu Komisji Usprawnień II Instancji przy Dyrekcji Oddziału P.Ż.S. we Wrocławiu. W r. 1950 wpłynęły między innymi i zostały rozpatrzone następujące ważniejsze pomysły racjonalizatorskie i usprawnienia:

Ob. IGNACY PRZYSTARZ, kier. techniczny Ekspozytury we Wrocławiu — podczas odbioru holownika „Perkun" w porcie holenderskim zaproponował następujące usprawnienie: dotychczas, aby uruchomić pompy zasilające, należało uruchomić jednocześnie pompę cyrkulacyjną oraz skraplacz i podgrzewacz. Po zastosowaniu jego pomysłu można uruchomić jedynie pompy zasilające, bez potrzeby uruchomienia pompy cyrkulacyjnej, skraplacza i podgrzewacza, gdyż ob. Przystarz wyprowadził parę odlotową na zewnątrz. Pomysł ten daje oszczędność na paliwie, parze i maszynach, maszynista może obecnie w czasie postoju dopełnić kocioł wodą bez uruchomienia całego zespołu maszyn. Pomysł powyższy został zastosowany na 8 holownikach. Za pomysł została wypłacona zaliczka w wysokości 5.000 zł.

Ob. ELIASZ KATARZYNA, prac. przeładunkowy Ekspozytury w Koźlu. Pracując przy przeładunkach ob. Katarzyna zwrócił uwagę na trudności w ładowaniu węglem — przeznaczonym na gospodarczy użytek — barek, łodzi towarzyszących. Łodzie towarzyszące ładowano albo zsypem używanym normalnie do ładowania barek węglem przeznaczonym do przewozu, albo członkowie załogi barki znosili węgiel w skrzyniach po 100 kg na plecach. Przy zastosowaniu pierwszego sposobu zdarzały się wypadki wywrócenia łodzi i wysypania węgla oraz wpadanie pracownika znajdującego się na łódce do wody. Przy zastosowaniu sposobu drugiego, pracownikowi znoszącemu węgiel groziło niebezpieczeństwo upadku, gdyż stopnie po których schodził z węglem były szerokie tylko około 30 cm, strome około 60^0 a długość ich wynosiła około 7 m. Ob. Eliasz Katarzyna zbudował własnymi siłami, bez poniesienia kosztów przez Ekspozyturę, zsyp węglowy przeznaczony specjalnie do załadowywania węgla na łodzie towarzyszące. Zsyp ten zwiększył wydatnie bezpieczeństwo pracy oraz zaoszczędził sporą ilość czasu, przeznaczoną dotychczas na ładowanie węgla. Ob. Katarzyna otrzymał premię w wysokości 15 tys. zł.

Ob. EDMUND SZMIDT, ref. awaryjny Oddziału PŻS Wrocław. Polery żelazne na barkach muszą być co pewien czas klepkowane klepkami dębowymi. Przeciętnie każdy poler wymaga klepkowania raz do dwóch razy rocznie. Dotychczas klepkowanie odbywa się nie w czasie normalnej nawigacji, lecz trzeba było specjalnie barkę odstawiać do stoczni. Ob. Szmidt zaproponował zastosowanie kapturów, nakładanych na polery oraz przyspawania u podstawy polera kątowników. Kaptur przytwierdzony byłby na śrubie do głowicy polera. Mając jednakowy wymiar klepek można by było przeprowadzać klepkowanie w czasie normalnej nawigacji. Wyglądałoby to w ten sposób, że załoga otrzymałaby pewną ilość klepek jednego wymiaru. Po zaistnieniu konieczności oklepkowania poleru, trzeba by było jedynie zdjąć kaptur, dopasować klepki i następnie przykręcić je kapturem. Powyższa operacja mogłaby być wykonana w czasie normalnej nawigacji. Za pomysł została przyznana i wypłacona zaliczka na premię w wysokości 5.000 zł.

Drugi pomysł Ob. E. SZMIDTA.

Dotychczas jako ochrony na świetlnikach, znajdujących się na barkach, stosowane były skrzynie drewniane. Skrzynie takie były dosyć kosztowne oraz stosunkowo nietrwałe. Poza tym po zdjęciu ze świetlnika, gdzie zakładane były zasadniczo tylko w czasie załadowania i wyładowania, nie było ich gdzie schować z powodu dużych rozmiarów. Ob. Szmidt proponuje wprowadzenie zamiast skrzyń drewnianych kawałków blachy żelaznej, wsuwanych pod kratę znajdującą się na świetlikach. Blacha ta mogłaby być — po zdjęciu ze świetlika — zawieszona na hakach i nie przeszkadzałaby w pracy na barce. Blachy można robić z odpadków żelaznych arkuszy. Pomysł ten wprowadza poważne oszczędności drzewa, prócz tego koszt wykonania takiej blachy jest o wiele niższy, niż koszt wykonania skrzyni drewnianej, a czas trwania blachy jest o wiele dłuższy. Za pomysł została wypłacona zaliczka w wysokości 10.000 zł.

Trzeci pomysł Ob. E. SZMIDTA.

Na holownikach typu holenderskiego znajdują się po trzy lampy topowe. Przepisy żeglugowe wymagają na wodach zamkniętych tylko dwóch lamp. Jedna nowoczesna lampa topowa niszczyła się bezużytecznie. Pomysł ob. Szmidta — zdjęcie po jednej lampie topowej — daje oszczędność około 220.000 zł. W ten sposób około 20 lamp zamiast niszczeć niepotrzebnie będzie mogło stanowić wyposażenie 10 holowników, na których lamp takich dotychczas nie ma. Za pomysł została wypłacona premia w wysokości 11.000 zł.

Zdaję sobie sprawę, że omówione pokrótce pomysły znajdą wśród czytelników swoich zwolenników i przeciwników. Im szersze i wszechstronniejsze będą wypowiedzi na ich temat, tym łatwiejsza będzie ocena ich przydatności oraz możność dalszego udoskonalenia i rozpowszechniania.

Wierzę, że nie zabraknie tu wypowiedzi inżynierów i techników resortu komunikacji.

W. J.

PRZEGLĄD PRZEPISÓW ORGANIZACYJNYCH

ORGANIZACJA WEWNĘTRZNA MINISTERSTW: GOSPODARKI KOMUNALNEJ, PRZEMYSŁU CIĘŻKIEGO, PRZEMYSŁU ROLNEGO I SPOŻYWCZEGO, HANDLU ZAGRANICZNEGO ORAZ SZKÓŁ WYŻSZYCH I NAUKI

W ostatnim czasie ukazały się tymczasowe statuty (struktury) organizacyjne Ministerstwa Handlu Zagranicznego (Mon. Pol. Nr A — 68, poz. 802), Ministerstwa Przemysłu Rolnego i Spożywczego (Mon. Pol. A—71, poz. 817), Ministerstwa Gospodarki Komunalnej (Mon. Pol. A—68, poz. 803), Ministerstwa Szkół Wyższych i Nauki (Mon. Pol. A—92, poz. 1138), oraz zmiana tymczasowego statutu organizacyjnego Ministerstwa Przemysłu Ciężkiego (Mon. Pol. Nr A—91, poz. 1130).

ORGANIZACJA WEWNĘTRZNA GŁÓWNEGO URZĘDU POMIARÓW KRAJU

Główny Urząd Pomiarów Kraju (podległy Ministrowi Budownictwa) otrzymał tymczasowy statut organizacyjny (Mon. Pol. Nr A—87, poz. 1090).

INSTRUKCJA O SPOSOBIE WYKONYWANIA KONTROLI PRZEZ ORGANA NAJWYŻSZEJ IZBY KONTROLI

Uchwałą Rady Państwa z 6 lipca br. została zatwierdzona Instrukcja o sposobie wykonywania kontroli przez organa Najwyższej Izby Kontroli (Mon. Pol. Nr A—92, poz. 1137). Instrukcja jest bardzo szczegółowa i między innymi reguluje też uczestnictwo organów NIK w komisjach powoływanych przez władze i urzędy państwowe oraz jednostki gospodarki uspołecznionej.

UTWORZENIE NOWYCH WOJEWÓDZTW I USTALENIE KOLEJNOŚCI NAZW WOJEWÓDZTW

Na podstawie ustawy z 28 czerwca 1950 r. o zmianach podziału administracyjnego Państwa (Dz. U. RP Nr 28, poz. 255) zostały utworzone trzy nowe województwa: koszalińskie, zielonogórskie i opolskie oraz zmienione nazwy województwa śląskiego na województwo katowickie, a województwa pomorskiego na województwo bydgoskie.

Okólnik Nr 22 Prezesa Rady Ministrów z 4 sierpnia 1950 r. ustala kolejność nazw wszystkich istniejących obecnie 19 województw (Mon. Pol. Nr A—89, poz. 1111).

TERENOWE ORGANA JEDNOLITEJ WŁADZY PAŃSTWOWEJ

W Mon. Pol. Nr A—57 ukazały się uchwały Rady Państwa w sprawie tymczasowego ramowego regulaminu obrad rad narodowych i tymczasowych wytycznych do powoływania i działalności komisji rad narodowych (poz. 651 i 652) oraz Instrukcje zatwierdzone uchwałami Rady Ministrów, w sprawie pierwszej sesji rad narodowych (Instr. Nr 1), w sprawie składu, podziału pracy i trybu działania prezydiów rad narodowych (Instr. Nr 2), w sprawie tworzenia wydziałów i referatów prezydiów rad narodowych (Instr. Nr 3) oraz w sprawie organizacji i zakresu działania wojewódzkich oraz powiatowych komisji planowania gospodarczego (Instr. Nr 6). Pomijamy instrukcje nie mające charakteru organizacyjno-strukturalnego. Poza tym w Nr A—70 Monitora ukazała się Instr. Nr 8 w sprawie organizacji wewnętrznej i etatów wydziałów prezydiów rad narodowych (poz. 814). Zainteresowania pracowników resortu komunikacji wzbudzają w szczególności postanowienia Instrukcji Nr 3, powołującej m. in. wydziały komunikacyjne w prezydiach wojewódzkich i powiatowych rad narodowych oraz postanowienia Instr. Nr 2 ustanawiające władzę naczelną dla wydziałów komunikacyjnych — Ministra Komunikacji. Ważne jest także postanowienie Instr. Nr 3 (§ 6), że wewnętrzny podział organizacyjny wydziałów na oddziały i referaty ustala właściwa władza naczelna za zgodą Prezydium Rządu. Instr. Nr 8 ustala tymczasową organizację wewnętrzną wydziałów prezydiów wojewódzkich i powiatowych rad narodowych, m. in. podział wojewódzkich wydziałów komunikacyjnych na 10 oddziałów, a wydziałów komunikacyjnych prezydiów powiatowych rad narodowych na 14 referatów. Analogicznie przedstawia się w myśl tych instrukcji sprawa organizacji wewnętrznej wydziałów prezydiów rad narodowych m. st. Warszawy, m. Łodzi, miast liczących ponad 100 000 mieszkańców i miast stanowiących powiaty (liczących poniżej 100.000 mieszkańców).

Wreszcie wspomnieć też trzeba, że uchwała Rady Państwa, o której mowa, zobowiązuje rady narodowe do powołania m. in. komisji komunikacyjnych.

Instr. zaś Nr 6 Rady Ministrów tworzy przy prezydiach wojewódzkich rad narodowych wojewódzkie komisje planowania gospodarczego, a przy prezydiach powiatowych rad narodowych powiatowe komisje planowania gospodarczego. WKPG dzielą się na działy i sekcje. Jedną z sekcji jest sekcja komunikacji i łączności. Powiatowe komisje planowania gospodarczego dzielą się na sekcje i referaty. Jednym z referatów jest referat komunikacji.

Zgodnie z wymienionymi uchwałami (instrukcjami) biura regionalne PKPG zostały zniesione, a ich zakres działania przeszedł na wspomniane komisje planowania gospodarczego (Biuletyn PKPG Nr 14, poz. 172).

RADA TURYSTYCZNA

Rada Turystyczna przy Ministrze Komunikacji otrzymała statut organizacyjny nadany jej uchwałą Rady Ministrów z 29 lipca 1950 r. (Mon. Pol. Nr A—94, poz. 1183).

Skład osobowy Rady Turystycznej został dość znacznie zmieniony.

ZAKRES DZIAŁANIA KOMÓREK ORGANIZACYJNYCH, ZAJMUJĄCYCH SIĘ SPRAWAMI KADR

Uchwałą Prezydium Rządu z 11 sierpnia 1950 r. (Mon. Pol. Nr A—94, poz. 1184) została ujednolicona organizacja i zakres działania komórek w urzędach, instytucjach i przedsiębiorstwach państwowych, zajmujących się zagadnieniami (sprawami) kadr.

Naczelną zasadą uchwały Prezydium Rządu jest, że kierownik urzędu (instytucji, przedsiębiorstwa) odpowiada w pełni za właściwy dobór, rozmieszczenie, szkolenie i wysuwanie kadr i, że komórka kadrowa ma być bezpośrednio podporządkowana kierownikowi urzędu (instytucji, przedsiębiorstwa).

UTWORZENIE BIURA DO SPRAW PAPIERU

Przy Prezesie Rady Ministrów zostało powołane uchwałą Prezydium Rządu z 28 czerwca 1950 r. (Mon. Pol. Nr A — 78, poz. 912) Biuro do Spraw Papieru. Zadaniem tego Biura jest wydawanie zarządzeń i poleceń oraz sprawowanie kontroli w zakresie racjonalnego zużywania papieru i jego przetworów w stosunku do wszystkich jednostek organizacyjnych w Państwie oraz współpraca z PKPG w ustalaniu planu produkcji przemysłu papierniczego i rozdziału tej produkcji.

ORGANIZACJA SPAWALNICTWA

W Mon. Pol. Nr A—94, poz. 1188 ukazała się uchwała Prezydium Rządu w sprawie upowszechnienia i rozwoju spawalnictwa. Uchwała każe w Ministerstwach Przemysłu Ciężkiego i Żeglugi utworzyć w Departamencie Produkcji i Techniki referaty spawalnicze, a w kilku innych ministerstwach, m. in. i w Ministerstwie Komunikacji powierzyć prowadzenie spraw spawalnictwa wyznaczonym pracownikom.

Duże obowiązki nakłada uchwała na Centralny Urząd Szkolenia, na Polski Komitet Normalizacyjny, na Ministerstwo Szkół Wyższych i Nauki, a spośród innych ministerstw przede wszystkim na Ministerstwo Przemysłu Ciężkiego, któremu podlega Instytut Spawalnictwa.

UTWORZENIE „PRZEDSIĘBIORSTWA UPŁYNNIENIA REMANENTÓW"

Zarządzeniem Przewodniczącego PKPG z 1 lipca 1950 r. (Mon. Pol. Nr A—81, poz. 957) zostało utworzone przedsiębiorstwo państwowe „Przedsiębiorstwo Upłynnienia Remanentów" (PUR), mające na celu ujawnianie nadmiernych i zbędnych remanentów w państwowych jednostkach administracyjnych i gospodarczych (a więc w urzędach, instytucjach i przedsiębiorstwach państwowych) oraz w jednostkach gospodarczych, znajdujących się pod zarządem państwowym, do poszukiwania mienia, które wskutek działań wojennych zostało ukryte, zatopione itp. (majątek bezpański) oraz do planowego obrotu ujawnionymi nadmiernymi i zbędnymi remanentami.

REGULAMIN RADY PROGRAMOWEJ DO SPRAW WYSTAW I TARGÓW ORAZ ZAKRES DZIAŁANIA KOMISARZA RZĄDU DO SPRAW WYSTAW I TARGÓW

Radzie Programowej do Spraw Wystaw i Targów, o której utworzeniu umieszczono wzmiankę w numerze czerwcowym Przegl. Kom., został nadany regulamin normujący szczegółowo zakres działania i tryb pracy tej Rady (Mon. Pol. Nr A—81, poz. 950). W tym samym numerze Mon. Pol. pod poz. 951 zostało zamieszczone zarządzenie Prezesa Rady Ministrów z dn. 14 lipca 1950 r. w sprawie zakresu działania Komisarza Rządu do Spraw Wystaw i Targów.

ORGANIZACJA KOMEND STRAŻY POŻARNYCH

W Nr 31 Dz. U. RP. z 19 lipca br. pod poz. 292 ukazało się rozporządzenie Ministra Gospodarki Komunalnej z 19 lipca 1950 r. w sprawie organizacji komend straży pożarnych.

UPORZĄDKOWANIE DZIAŁALNOŚCI WYDAWNICZEJ

Zarządzenie Prezesa Rady Ministrów i Przewodniczącego PKPG z 22 maja 1950 r. w sprawie uporządkowania działalności wydawniczej w dziedzinie gospodarczej i technicznej (Biuletyn PKPG Nr 11, poz. 138) poleca w szeregu ministerstw, między innymi i w Ministerstwie Komunikacji oraz podległych mu urzędach, instytucjach i przedsiębiorstwach zlikwidować komórki organizacyjne, zajmujące się działalnością wydawniczą. Zarządzenie to nie dotyczy przedsiębiorstw i instytucji wydawniczych, a więc w naszym resorcie przedsiębiorstwa „Wydawnictwa Komunikacyjne", które też przejmie resztę działalności wydawniczej MK oraz podległych przedsiębiorstw i instytucji. Koordynację potrzeb wydawniczych ministerstw i podległych im urzędów (instytucji, przedsiębiorstw) powierza zarządzenie departamentom planowania w zakresie wydawnictw gospodarczych i departamentom techniki w zakresie wydawnictw technicznych.

KOMÓRKI NORMALIZACYJNE

Uchwała Komitetu Postępu Technicznego z 20 maja 1950 r. w sprawie organizowania komórek normalizacyjnych w resortach gospodarczych (Biuletyn PKPG z 5 lipca Nr 14, poz. 163) nakazuje niezwłoczne zorganizowanie w zainteresowanych resortach komórek normalizacyjnych we właściwych departamentach, urzędach, przedsiębiorstwach i instytucjach naukowo-badawczych. Komórki te winny współpracować ściśle z Polskim Komitetem Normalizacyjnym, przede wszystkim zaś opracowywać normy wewnętrzne w porozumieniu z nim i według jego wskazówek.

ZARZĄDZENIA ORGANIZACYJNE PRZEWODNICZĄCEGO PKPG, DOTYCZĄCE W CAŁOŚCI LUB CZĘŚCIOWO RESORTU KOMUNIKACJI

Są to następujące zarządzenia:

1) zarządzenie z 22 maja 1950 r. *w sprawie powoływania i zakresu działania organów normowania pracy* (Biul. PKP Nr 11, poz. 140), wydane w wykonaniu uchwały Komitetu Ekonomicznego Rady Ministrów z 12 maja 1950 r., o której daliśmy wzmiankę w Nr 8 — 9 Przegl. Kom.;
2) zarządzenie z 21 czerwca 1950 r. *w sprawie powołania (w PKPG) komisji do spraw uporządkowania gospodarki materiałami budowlanymi* (Biul. PKPG Nr 14, poz. 165);
3) zarządzenie z 1 czerwca 1950 r. *w sprawie powołania (przy PKPG) Dyrekcji Budowy Gmachów Resortów Gospodarczych* (Biul. PKPG Nr 14, poz. 164);
4) zarządzenie z 20 lipca 1950 roku *w sprawie wprowadzenia racjonalnej techniki i gospodarki smarowniczej* (Biul. PKPG Nr 16, poz. 187);
5) zarządzenie z 21 lipca 1950 r. *w sprawie ogólnych zasad planowania, wykonywania i finansowania remontów* (Biul. PKPG Nr 16 poz. 188), przekazujące sprawy dotyczące kapitalnych remontów w centralnych zarządach przemysłu i przedsiębiorstwach komórkom głównego mechanika, a w ministerstwie departamentom produkcji i techniki;
6) zarządzenie z 5 sierpnia 1950 roku *w sprawie powołania (przy PKPG) komisji do walki z korozją metali* (Biul. PKPG Nr 17, poz. 199);
7) zarządzenie z 12 lipca 1950 roku tworzące w ramach Polskiego Komitetu Normalizacyjnego między innymi Zakład Normalizacyjny Słownictwa Technicznego (Biul. PKPG Nr 16, poz. 186); zadaniem zakładu jest prowadzenie prac w dziedzinie słownictwa technicznego.

ZNIESIENIE „CENTRALI ZLECEŃ TOWAROWYCH"

Zarządzeniem Ministra Komunikacji z dnia 22 sierpnia 1950 r. (Mon. Pol. Nr A—94, poz. 1198) zostało uchylone zarządzenie Ministra Komunikacji z 4 lutego 1950 r. o utworzeniu przedsiębiorstwa państwowego „Centrala Zleceń Towarowych".

NOWA ORGANIZACJA ZARZĄDÓW PRZEDSIĘBIORSTW „STOCZNI RZECZNYCH" ORAZ „KAMIENIOŁOMÓW i KLINKIERNI KOMUNIKACJI"

W Dz. Urz. MK Nr 12 z 1950 roku ukazały się regulaminy przedsiębiorstw państwowych: „Stocznie Rzeczne" oraz „Kamieniołomy i Klinkiernie Komunikacji". Nowa organizacja tych przedsiębiorstw jako przedsiębiorstw produkcyjnych (przemysłowych) została w całej rozciągłości oparta na uchwale KERM z 12 maja 1950 r. w sprawie struktury organizacyjnej uspołecznionych przedsiębiorstw przemysłu kluczowego, centralnych zarządów przemysłu i zjednoczeń (Biuletyn PKPG Nr 12, poz. 145). W szczególności regulaminy Stoczni i Kamieniołomów opierają organizację tych przedsiębiorstw na „Ramowym schemacie organizacyjnym przedsiębiorstwa wielozakładowego przemysłu kluczowego O P S 0(00)12", stanowiącym jeden z załączników uchwały z 12 maja.

ORGANIZACJA SIECI BIBLIOTEK FACHOWYCH W RESORCIE KOMUNIKACJI

Zarządzenie Ministra Komunikacji z 19 czerwca br. o organizacji sieci bibliotek fachowych w resorcie komunikacji, ogłoszono w Dz. Urz. MK Nr 10, poz. 186 uregulowało sprawę istnienia bibliotek fachowych w poszczególnych jednostkach resortu komunikacji.

DYREKCJE OKRĘGOWE I PLACÓWKI TERENOWE „ORBISU"

Zarządzenie Ministra Komunikacji z 28 czerwca 1950 roku ogłoszone w Dz. Urz. MK Nr 11 poz. 219 tworzy sześć dyrekcji okręgowych przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Biuro Podróży Orbis" oraz ustanawia rodzaje, siedziby i ilość placówek terenowych, podległych dyrekcjom okręgowym.

ODDZIAŁY „KOLEJOWYCH ZAKŁADÓW GASTRONOMICZNYCH"

Zarządzenie Ministra Komunikacji z 22 czerwca 1950 r. ogłoszone w Dz. Urz. MK Nr 11, poz. 218 powołuje do życia oddziały przedsiębiorstwa państwowego „Kolejowe Zakłady Gastronomiczne".

Oddziały te są w stadium organizacji.

NOWY REGULAMIN RADY MUZEUM KOMUNIKACJI

Rada Muzeum Komunikacji (dotychczasowa Rada Muzealna Muzeum Komunikacji) została przekształcona z organu nadzorczego na organ czysto opiniodawczy i doradczy i otrzymała nowy regulamin (zarządzenie Ministra Komunikacji z 19 czerwca 1950 r. w Dz. Urz. MK Nr 10, poz. 187).

UTWORZENIE NOWEJ KOMÓRKI ORGANIZACYJNEJ W CENTRALNYM BIURZE STATYSTYKI PRZEWOZÓW PKP

Na podstawie zarządzenia Ministra Komunikacji z 22 czerwca (Dz. Urz. MK Nr 10, poz. 189) został utworzony w Centralnym Biurze Statystyki Przewozów PKP nowy dział „Dział Maszyn", powołany do organizowania pracy na maszynach statystycznych.

POWIERZENIE SŁUŻBIE OCHRONY KOLEI OCHRONY PRZECIWPOŻAROWEJ NA PKP

Zarządzenie Ministra Komunikacji z dnia 28 lipca 1950 r. (Dz. Urz. MK Nr 11, poz. 225) powierza służbie ochrony kolei ochronę przeciwpożarową PKP, szkolenie kadr tej ochrony i udział w doborze kadr zawodowych straży pożarnych na PKP.

K. B.

PRZEGLĄD PRZEPISÓW PRAWNYCH

PLAN SZEŚCIOLETNI ROZWOJU GOSPODARCZEGO RP

Ustawą z 21.VII.1950 r. (Dz. U. RP Nr 37 poz. 344) ustalony został 6-letni Plan rozwoju gospodarczego. Ustawa ustala podstawowe zadania Planu, do których należy wzrost produkcji, budownictwa, rolnictwa i leśnictwa. — Ustawa przewiduje poważny rozwój wszystkich działów komunikacji, a w szczególności przewozów kolejowych, budowy taboru kolejowego i samochodowego, budowy nowych i ulepszenia nawierzchni dróg publicznych, regulacji rzek i budowy zbiorników wodnych, wreszcie rozwoju transportu morskiego i lotniczego — oraz ruchu pocztowego.

USTAWODAWSTWO SĄDOWE

Ogłoszone zostały zasadnicze ustawy z zakresu ustroju Prokuratury RP, sądów powszechnych oraz sądowego postępowania karnego i cywilnego.

Ustawa o Prokuraturze Rzeczypospolitej Polskiej (Dz. U. RP Nr 38, poz. 346) ustanawia urząd Generalnego Prokuratora RP, którego zakres działania jest bardzo obszerny, gdyż poza czuwaniem nad stosowaniem przez sądy przepisów prawa, wszczynaniem postępowania karnego i wykonywaniem orzeczeń karnych, obejmuje między innymi nadzór nad przestrzeganiem przepisów prawa przez wszystkie państwowe organa, władze i urzędy II i I instancji, jak i jednostki gospodarki uspołecznionej — oraz czuwanie nad zgodnością z przepisami prawa aktów i innych czynności tych organów, władz, urzędów i jednostek gospodarczych.

Ustawa o zmianie prawa o ustroju sądów powszechnych (Dz. U. RP Nr 39, poz. 360) — powierza wymiar sprawiedliwości w sprawach cywilnych i karnych sądom powszechnym, a mianowicie sądom powiatowym, wojewódzkim i Sądowi Najwyższemu. Sądy rozpatrujące sprawy w pierwszej instancji orzekają w składzie jednego sędziego jako przewodniczącego i dwóch ławników, w drugiej zaś instancji w składzie trzech sędziów

Sądy powiatowe i wojewódzkie rozpoznają sprawy karne i cywilne w pierwszej instancji stosownie do właściwości ustalonej w przepisach postępowania sądowego. Sądy wojewódzkie rozpoznają poza tym odwołania od orzeczeń sądów powiatowych. Sąd Najwyższy rozpoznaje odwołania od orzeczeń sądów wojewódzkich, wydanych w pierwszej instancji oraz inne sprawy należące do jego kompetencji z mocy przepisów postępowania sądowego i ustaw szczególnych, wreszcie rozpoznaje nadzwyczajne środki odwoławcze od prawomocnych orzeczeń sądowych i ustala wytyczne wymiaru sprawiedliwości i praktyki sądowej. Ustawa określa następnie prawa i obowiązki sędziów oraz ich odpowiedzialność dyscyplinarną, tudzież zawiera postanowienia o aplikantach, komornikach i sekretariatach sądowych.

Zmiany kodeksów postępowania karnego i w sprawach cywilnych — są bardzo liczne, — jednolity tekst kodeksu postępowania karnego ogłoszony został w Dz. U. RP Nr 40, poz. 364.

USTRÓJ ADWOKATURY W POLSCE LUDOWEJ

Ustawa z 27.VI. 1950 r. (Dz. U. RP Nr 30 poz. 275) stwarza z adwokatury instytucję współdziałającą z sądami i innymi władzami w ochronie porządku prawnego Polski Ludowej i powołaną do udzielania pomocy prawnej zgodnie z prawem i interesem mas pracujących. — Zwierzchni nadzór nad działalnością adwokatury sprawuje Minister Sprawiedliwości, któremu ustawa przyznaje poważny wpływ na działalność wojewódzkich izb adwokackich i możność uchylania decyzji naruszających prawo lub istotne zadania adwokatury.

Ustawa uzależnia wpis na listę adwokatów od rękojmi wykonywania przez kandydata zawodu adwokackiego zgodnie z zadaniami adwokatury w Polsce Ludowej, tudzież uprawnia Ministra Sprawiedliwości do oznaczania liczby adwokatów w poszczególnych izbach wojewódzkich, do ustalania terenowego rozmieszczenia adwokatów oraz wydania przepisów o ich wynagradzaniu.

Jakkolwiek ustawa przewiduje indywidualne wykonywanie zawodu adwokackiego, to jednak wyższą uspołecznioną formę wykonywania zawodu adwokackiego widzi w zespołach adwokackich, mających za zadanie udzielanie pomocy prawnej ze szczególnym uwzględnieniem uprzystępnienia tej pomocy ludności pracującej. W uznaniu znaczenia pracy zespołów ustawa stwierdza, że aplikacja adwokacka powinna się odbywać z reguły w tych zespołach.

Niezależnie od zespołów ustawa poleca radom adwokackim prowadzenie społecznych biur pomocy prawnej, mających na celu zapewnienie pomocy prawnej szerokim rzeszom pracujących na warunkach szczególnie przystępnych.

Ustawa zawiera szczegółowe postanowienia o organizacji Naczelnej Rady Adwokackiej, wojewódzkich izb adwokackich, wpisie na listę adwokatów i skreślaniu z niej, o pracy zawodowej adwokatów i aplikacji adwokackiej, wreszcie o odpowiedzialności dyscyplinarnej adwokatów.

Ustawa reguluje również stosunek radców prawnych zatrudnionych we władzach państwowych, zabraniając im podejmowania się udzielania pomocy prawnej osobom fizycznym lub przedsiębiorstwom nieuspołecznionym.

Rozporządzenie Ministra Sprawiedliwości z 14.VIII. 1950 r. w sprawie zespołów adwokackich oraz norm i zasad wynagrodzenia adwokatów za wykonywanie czynności zawodowych, ogłoszone zostało w Dz. U. RP Nr 35 poz. 318 i 319.

ZAKŁAD LECZNICTWA PRACOWNICZEGO

Ustawą z 20.VII.1950 r. (Dz. U. RP Nr 36 poz. 334) utworzony został zakład Lecznictwa Pracowniczego, który przy równoczesnym znieseniu ubezpieczalni społecznych ustawą o Zakładzie Ubezpieczeń Społecznych, przejął organizowanie i wykonywanie opieki nad zdrowiem pracowników i ich rodzin. Zakład ten nie obejmuje opieki nad zdrowiem pracowników zwolnionych od obowiązku ubezpieczenia na podstawie ustawy o ubezpieczeniu społecznym, a zatem między innymi i pracowników przedsiębiorstwa PKP.

W związku z tym ustawa wyłączyła również przekazanie Lecznictwa Pracowniczego zakładów leczniczych prowadzonych przez PKP.

AMNESTIA W STOSUNKU DO „VOLKSDEUTSCHÓW"

Ustawą z 20.VII.1950 r. (Dz.U.RP Nr 29 poz. 270) zastosowano pełną amnestię w stosunku do obywateli polskich, którzy w czasie okupacji zgłosili swą przynależność do narodowości niemieckiej. — Amnestia ta polega na niewszczynaniu postępowania przeciw tym osobom i na umorzeniu wszczętego postępowania oraz na darowaniu kar wymierzonych tym osobom. — Ustawa wyłącza od amnestii osoby winne zabójstw i znęcania się nad ludnością polską oraz zdrajców narodu polskiego. — Ten szeroki gest Państwa Polskiego podyktowany został poczuciem ugruntowania się władzy ludowej w Państwie oraz uznaniem wkładu większości tych obywateli w dzieło odbudowy kraju.

ROZPORZĄDZENIA WYKONAWCZE DO USTAWY O ŻEGLUDZE I SPŁAWIE

W wykonaniu ustawy o żegludze i spławie ogłoszone zostały dotychczas w Dz. U. RP następujące rozporządzenia Ministra Komunikacji:

1) rozporządzenie w sprawie rejestracji administracyjnej statków żeglugi śródlądowej (Dz. U. RP Nr 21, poz. 186),
2) rozporządzenie w sprawie dokumentów podróży tratew polskich (Dz. U. RP Nr 31, poz. 287),
3) rozporządzenie w sprawie patentów retmańskich (Dz. U. RP Nr 41, poz. 370).

DOSTARCZANIE ŚRODKÓW PRZEWOZOWYCH DLA WOJSKA I SŁUŻBY BEZPIECZEŃSTWA W CZASIE POKOJU

Ustawa z dnia 18.VII.1950 r. (Dz.U.RP Nr 36 poz. 322) reguluje na nowych zasadach — obowiązek dostarczania wszelkiego rodzaju środków przewozowych na rzecz wojska i służby bezpieczeństwa publicznego w czasie pokoju.

Środki przewozowe mają być dostarczane na pisemne zapotrzebowanie organów wojskowych i bezpieczeństwa publicznego, skierowane do prezydium rady narodowej gminy, w której środek przewozowy winien być dostarczony, — a w wyjątkowych przypadkach, — na bezpośrednie żądanie organów wojskowych i bezpieczeństwa.

(Od opisanego obowiązku ustawa zwalnia między innymi środki przewozowe przedsiębiorstw samochodowych, lotniczych i żeglugowych, przeznaczone do utrzymywania komunikacji publicznej, postanawia jednak, że i te środki przewozowe mogą podlegać obowiązkowi dostarczania w czasie trwania stanu wyjątkowego, klęsk żywiołowych oraz w interesie obrony Państwa i bezpieczeństwa publicznego, w razie gdy inne środki przewozowe nie wystarczają).

Ustawa zawiera poza tym postanowienia o kolejności dostarczania środków przewozowych, o wynagradzaniu za ich użycie oraz o odszkodowaniu za ich uszkodzenie.

REJESTR INŻYNIERÓW I TECHNIKÓW

Ustawa z 18.VII.1950 r. (Dz. U.R.P. Nr 36 poz. 329) — uwzględniając konieczność zapewnienia stałej kontroli nad właściwym wykorzystaniem kadr inżynierów i techników — utworzyła rejestr inżynierów i techników prowadzony przez Naczelną Organizację Techniczną. — Rejestr, którego sposób prowadzenia ustali Rada Ministrów, poprzedzony będzie spisem wszystkich obywateli posiadających prawo do używania tytułu inżyniera lub technika lub wykonujących czynności powierzane zwykle inżynierom i technikom. Za uchylanie się od spisu ustawa przewiduje sankcje karne.

ŚWIADCZENIA DLA DZIECI W UBEZPIECZALNIACH

Rozporządzenie Rady Ministrów z 26.VII.1950 r. (Dz. U. RP Nr 33 poz. 297) ujednoliciło warunki korzystania ze świadczeń w ubezpieczalniach społecznych dla dzieci i sierot objętych ubezpieczeniem społecznym. — Rozporządzenie określa, kogo należy uważać za dzieci objęte ubezpieczeniem, wiek, do którego przysługuje ubezpieczenie, ustanie prawa do świadczeń oraz zapewnienie korzystania przez dziecko ze świadczeń.

WZORY UMÓW O DOSTAWĘ TOWARÓW

Zarządzenie Przewodniczącego PKPG z 7.VIII. 1950 r. (Mon. Pol. Nr A—92 poz. 1146) podaje kilka wzorów umów szczegółowych i bezpośrednich o dostawę towarów — z zaznaczeniem, że zmiany w tych wzorach dokonywane być mogą jedynie za zgodą bądź jednostek zwierzchnich, bądź władz, którym strony bezpośrednio podlegają lub przez które są nadzorowane.

W. B.

PRZEGLĄD CZASOPISM ZAGRANICZNYCH

ROZWÓJ PRZEWOZÓW W KONTENERACH W TRANSPORCIE MORSKIM

Przewóz w kontenerach na kolejach ZSRR znacznie się rozwija, w transporcie zaś morskim kontenery są stosunkowo rzadko używane. Celowość przewozów w kontenerach z punktu widzenia techniczno-handlowego jest bezsporna. Dogodność przewozów w kontenerach wzrasta wraz ze zwiększeniem ilości pośrednich przeładunków; ma to miejsce właśnie w mieszanych przewozach kolejowo-morskich.

Doświadczenia z przewozem drobnicy w kontenerach, dokonane przed wojną na Morzu Czarnym, jak również doświadczenia z r. 1949 wskazały na celowość tej akcji i duże zainteresowanie nią klienteli. Na długo przed II wojną światową panowało wśród fachowców morskich przekonanie, iż należy rozwijać obrót kontenerów typu specjalnego wyłącznie w ruchu między 2 określonymi portami, bez łączności z kolejami. Praktyka nie potwierdziła słuszności takiego poglądu; przewozy tego rodzaju należą raczej do wyjątków.

Jeżeli chodzi o przewóz ładunków w kontenerach specjalnego typu, to zastosowanie takiego przewozu w transporcie morskim napotyka na szereg przeszkód. Kontenery typu specjalnego zwykle przesyłane są w ruchu wahadłowym, a więc wracają bez ładunku.

Ponadto jedynie niewiele ładunków może być przewożonych wyłącznie między portami bez wyjścia ich na kolej. W licznych przypadkach, gdy mamy do czynienia z przewozami kombinowanymi,

wynikają trudności charakteru organizacyjnego, zwłaszcza gdy chodzi o terminowy zwrot kontenerów. Nie jest też rzeczą jasną, do kogo powinny należeć kontenery: do urzędu transportu morskiego, czy też do klienta.

Zupełnie inaczej przedstawia się sprawa przewozów w kontenerach uniwersalnych: przede wszystkim duża ilość ich pracuje już na kolejach i może być z pożytkiem zastosowana do transportu morskiego, powtóre co do organizacji przewozów jest ona zupełnie jasno postawiona, gdyż wszystkie kontenery należą do Ministerstwa Komunikacji i kursują w kraju na tych samych zasadach, jak wagony towarowe. System obrotu wagonów na kolejach daje najlepsze wykorzystanie kontenerów z najmniejszymi przebiegami luzem, a więc jest gwarancją szybkiego zwrotu do klienta.

Należałoby się spodziewać, że pierwszeństwo przy przewozach morskich należy do kontenerów normalnych (uniwersalnych), gdy chodzi o transport mieszany morsko-kolejowy. Nie wyłącza to jednak zastosowania kontenerów osobnego typu wówczas, gdy zastosowanie ich kompensuje wady tego rodzaju przewozów.

Własności specyficzne przewozów morskich wymagają np., aby wysokość kontenera była mniejsza niż w zwykłych jednostkach, to zaś jest niewygodne dla kolei, gdyż uniwersalne kontenery powinny odpowiadać optymalnym warunkom przewozu na wszystkich drogach komunikacji, a przede wszystkim przewozom kolejowym i samochodowym jako najbardziej rozpowszechnionym.

Nie jest rzeczą racjonalną komplikować i podważać ustrój kontenerów tylko po to, aby nadawały się one do przewozów w transporcie morskim.

Statki morskie mogą przewozić kontenery na pokładach lub w ładowniach na spodzie okrętu. W pierwszym przypadku kontener powinien być dostatecznie szczelny, aby do środka jego nie dostawała się wilgoć (deszcz, fale), a ponadto kontenery powinny być dokładnie zabezpieczone od spełzania na skutek kołysania statku. Muszą one mieć dostateczną ilość pierścieni; do tego celu można użyć pierścieni przeznaczonych do podnoszenia konteneru.

W ładowniach statków kontenery mogą być ustawione na 2 — 3 poziomach; to wywołuje konieczność budowania zupełnie płaskiego dachu w kontenerze i zwiększenia wytrzymałości konstrukcji; powinna ona utrzymać nacisk górnych warstw ładunku.

Wysokość kontenera wówczas nie powinna przekraczać 2,2 m. Przesuwanie kontenerów w samej ładowni można dokonać 2 sposobami: albo za pomocą samoczynnego ładowania, albo za pomocą przesuwania kontenerów na rolkach z podciąganiem ich dźwignią okrętową. Do przesuwania w ładowni kontenery powinny mieć w dolnej części luz do zakładania łap samoczynnego ładowacza i saneczki do przesuwania na rolkach.

Przeładunek kontenerów w portach dokonywa się dźwigami, najczęściej bramiastymi, lub zwykłymi. Kontener powinien zatem mieć pierścień, uszy lub inne urządzenia do podnoszenia za pomocą haka.

Przechowanie kontenerów odbywa się przeważnie na odkrytych platformach podłużnych w zasięgu działania dźwigów. Kontenery układane są jeden nad drugim, do trzech warstw. Taki sposób układania wytrzymał próbę doświadczalną i jest stosowany przez ZSRR. W składach portowych kontenery przesuwane są za pomocą samoczynnego ładowacza z uchwytem widelcowym.

(Według inż. A. M. Otermeistra „Miechanizacja trudojomskich i tiażołych rabot“ nr 5 Moskwa 1950).

S.W.

PRZEWÓZ ŁADUNKÓW W KONTENERACH MAŁEJ POJEMNOŚCI

Jeżeli chodzi o rozwój przewozu ładunków w kontenerach w państwach kapitalistycznych, to zestawianie tego zagadnienia znajdziemy w nr 3—4 „Przeglądu Technicznego“, poświęconych mechanizacji transportu. Ujął je inż. Józef Wagner. Tu podajemy za „Bulletin des CFF“ pewne dane, dotyczące zagadnienia kontenerów w małej, lecz bardzo uprzemysłowionej Szwajcarii. Autor A. Caspar stwierdzą na wstępie, że kontener dobrze się zaaklimatyzował w Szwajcarii. W transporcie „od drzwi do drzwi“ okazał się on niezastąpionym i duża część klienteli kolei CFF posługuje się wyłącznie tym środkiem przewozowym, robiąc poważne oszczędności na opakowaniu. Do roku 1950 przeszło 200 firm zakupiło sobie 1400 kontenerów, przypisując je do taboru Kolei Szwajcarskich. Z drugiej strony Koleje Szwajcarskie, aby sprostać zapotrzebowaniu, zamówiły ze swej strony pewną ilość kontenerów, zdaniem autora niewystarczającą. Tablica poniżej daje pojęcie o rozwoju tego nowoczesnego środka przewozowego.

Rok	Ilość małych kontenerów w użyciu	Ilość wykonanych przewozów	Przebieg ładowny km	Przebieg ciężar przewozu netto t
1939	41	1774	259066	733585
1940	68	2919	372092	146491
1941	107	4827	582604	1540781
1943	137	5799	706907	2278640
1944	152	6470	803151	2526157
1945	155	6028	726177	2491160
1946	174	6424	821441	1725123
1947	181	6485	833745	2978703
1948	198	7818	997847	3659760
1949	215	8948	981655	3912185

Do połowy 1950 roku koleje szwajcarskie kupiły 220 kontenerów, pewna ilość jest jeszcze w budowie. Mimo zmniejszenia się przewozów w dobie obecnej, popyt na kontenery zwiększa się. Przypisać to należy temu, iż przedsiębiorstwa spedycyjne starają się oszczędzać na opakowaniu i odsyłce przesyłek próżnych. Niestety stacje kolejowe w Szwajcarii nie są w stanie obsłużyć klienteli w terminie odpowiednią ilością kontenerów. Często zdarza się to dlatego, że klient na czas nie zwraca kontenera. Albo niekiedy wina leży po stronie stacji, która nie zawiadomiła na czas klienta i nie dba dostatecznie o terminowy zwrot przesyłki. Zdarzało się, iż pewne stacje nie wykorzystywały wcale kontenerów, lub wykorzystywały je w sposób niedostateczny. Dlatego postanowiono, iż stacje, które nie zużywają dostatecznej ilości kontenerów, powinny je oddawać innym stacjom, gdzie zapotrzebowanie jest duże.

Zagadnieniem zasadniczym, negatywnym, było dotąd to, że kontenery musiały być odsyłane do stacji macierzystych, do których były one przepisane i to niezależnie od odległości.

Tymczasem można było ich użyć na odegłościach mniejszych bez straty czasu, lecz stacje wysyłające często nie przewidziały, że mają je do dyspozycji w pobliżu. I dlatego z ważnością na 1 czerwca br. wydano nowe zarządzenie, stosownie do którego kontenery nie są przypisywane do pewnej określonej stacji macierzystej, lecz mogą być używane dowolnie. Stacje macierzyste są zastąpione przez bazy, które odgrywają rolę oddziałów repartycji kontenerów. Poczynając od dnia 1 lipca br. stacje mają żądać kontenerów z baz, dokąd należy zgłaszać ilości kontenerów, będące do dyspozycji. Kontrola główna wagonów musi dbać również o racjonalny rozdział kontenerów, interweniując, gdy zajdzie potrzeba. Nowe przepisy pozwolą uniknąć przebiegów próżnych i wyzyskać racjonalnie zbyt małą jeszcze ilość kontenerów na sieci kolei szwajcarskich. Należyta reklama dokona reszty przy odpowiednim zachowywaniu przepisów.

(„Bulletin des CFF" nr 5 1950 r.)

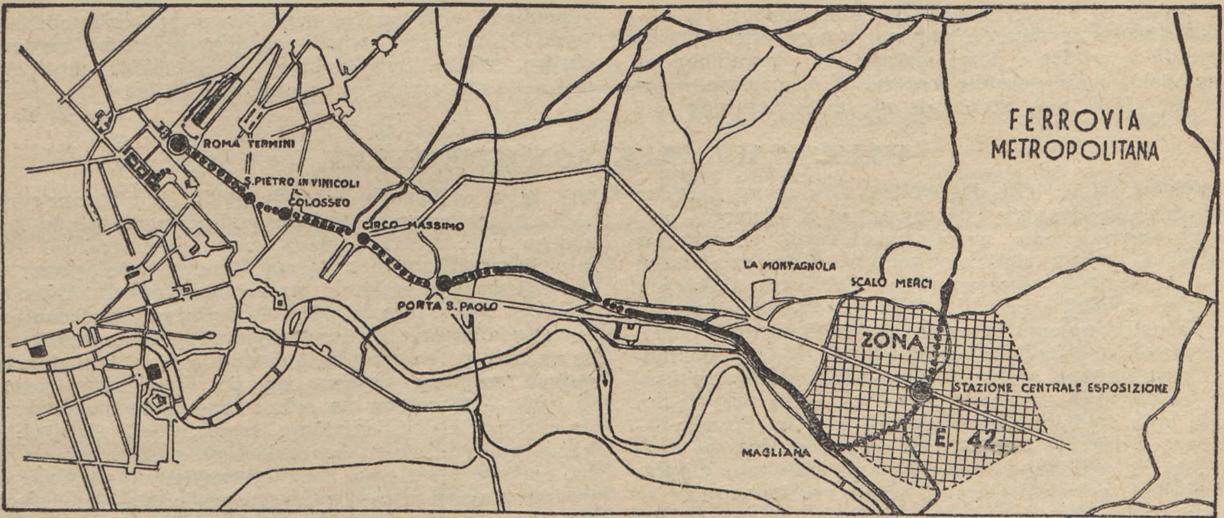
S. W.

METRO RZYMSKIE

Budowa pierwszej linii szybkiej kolei miejskiej (Metra) w Rzymie została zdecydowana w latach 1938-39 w celu połączenia stacji kolejowej Termini z terenem przeznaczonym na wystawę. Do 1940 r. prace związane z budową zostały wykonane w 60%, następnie przerwano je w związku z wypadkami wojennymi i wznowiono w październiku 1946 r. Pierwsza ta linia została pomyślana jako linia nadzwyczajna o nasileniu ok. 40.000 pasażerów na godzinę w obu kierunkach i miała być po wykończeniu jednym z eksponatów przyszłej wystawy.

z założeniem toru został obliczony na 3.710 milionów lirów, wydatki związane z wykończeniem linii oraz zakupem pierwszej partii taboru zostały podane na dalsze 3 miliardy lirów.

Obecnie prawie wszystkie prace budowlane są na ukończeniu, z wyjątkiem zejść przy stacji kolejowej Termini oraz przy Circus Maximus. Odcinek pomiędzy przystankiem Magliana a przystankiem końcowym linii był już używany przy przewozie transportów UNRRA, która na terenie wystawy miała swoje magazyny. Prace na najbliższą przyszłość obejmowałyby przede wszystkim wykończenia wszyst-



Trasa, jaką miała przebiegać pierwsza linia Metra została wytyczona ze szczególnym uwzględnieniem potrzeb turystyki: przystanki jej były projektowane przy takich obiektach, jak kościół św. Piotra w Okowach ze słynną statuą Mojżesza dłuta Michała Anioła, Kolosseum, Circus Maximus, Termy Karakalli, bazylika św. Pawła i innych. Kierunek linii pozwoli też na wzrost ruchu pasażerskiego na kolejce podmiejskiej Rzym—Lido (plaża morska w Ostii), ponieważ Metro połączy stację kolejową Termini z bramą św. Pawła, przy której mieści się stacja kolejki podmiejskiej. Koszt konstrukcji samego tunelu łącznie

kich przystanków: posadzki, drzwi i okna, kanalizacja, instalacje higieniczne i wodociągowe oraz instalacje elektryczne. Poza tym należałoby przeprowadzić podwójne tory na przestrzeni około 8 km, przewody do zasilania elektrycznego na całej długości linii, automatyczne zabezpieczenie ruchu pociągów, kompletnie wyposażony warsztat naprawczy przy przystanku Magliana oraz instalacje telefoniczne. Z braku jednak koniecznych funduszów tylko część wyznaczonych prac zostanie przeprowadzona.

Linia Metra rzymskiego, dwutorowa o normalnej szerokości torów, bierze początek od stacji kolejowej

Termini. Następnie przebiega pod ulicą Cavoura, wzgórzami św. Piotra w Okowach, Kolosseum, Łukiem Konstantyna do bramy św. Pawła, gdzie wychodzi na powierzchnię, przebiegając przez Magliana do terenu wystawy przez dwa krótkie tunele. Długość linii pomiędzy dwoma przystankami krańcowymi wynosi 11.300 m, z czego 6.000 m linii podziemnej. Linia będzie posiadała 9 przystanków łącznie z przystankami krańcowymi, a czas przejazdu z uwzględnieniem postojów na przystankach będzie wynosić 14 minut. Przystanki będą rozmieszczone w odległościach od 470 m do 2 km, a maksymalna szybkość rozwijana na odcinku podziemnym będzie wynosiła 100 km/godz. Przewiduje się w fazie kompletnego ukończenia budowy wypuszczanie pociągów co 2 minuty, w okresie natomiast początkowym, na skutek pewnych braków w instalacjach i taborze, pociągi będą kursowały co 5 minut. Przystanki mają tor podwójny wraz z peronami szerokości 4,50 m i długości ok. 156 m, szczegóły konstrukcyjne i położenie zejść zmieniają się w zależności od miejsca przystanku. Przystanek Termini skonstruowany został w formie dwupiętrowej, perony i tory są na 10,30 m pod poziomem ulicy, kasy biletowe natomiast na głęb. 6,64 m. Różnica wynosząca 3,60 m została przeznaczona na pomieszczenie, które będzie służyło jako muzeum ważniejszych zabytków archeologicznych, znalezionych przy budowie Metra. Głębokość galerii podziemnej, licząc od poziomu ulicy do poziomu torów, waha się od 10,3 m do 7 m w zależności od położenia linii. W niektórych punktach linia przechodzi pod zabudowaniami tak że musiano zastosować specjalne wzmocnienia w celu zapewnienia bezpieczeństwa konstrukcji. Szczególne trudności przy podziemnych pracach wykopowych spowodowane były natrafieniem na starożytne zabytki archeologiczne, z których wiele posiadało olbrzymią wartość artystyczną, dlatego też prace musiały odbywać się powoli i z uwzględnieniem odpowiednich środków ostrożności. Pod przystankiem położonym przy kościele św. Piotra w Okowach znaleziono na przykład, położone w trzech kondygnacjach starożytne konstrukcje rzymskie i podziemne jezioro. Przy przystanku Magliana zbudowano warsztat naprawczo-ratowniczy, obliczony na ok. 120 jednostek taboru. Metro będzie zasilane prądem stałym mocy 1200 V z trzech podstacji podziemnych, z których pierwsza będzie położona obok głównych rynków, druga przy Kolosseum, a trzecia w pobliżu warsztatu naprawczego przy przystanku Magliana. Każda z tych stacji wyposażona będzie w trzy grupy prostowników mocy 2000 kW. Przewiduje się jednak, że w pierwszej fazie linie obsługiwane będą tylko przez 5 grup prostowników.

(Transporti Publici, nr 11—12, listopad-grudzień 1950).

Z. B.

NAPĘD ODRZUTOWY STOSOWANY W MOTORACH OKRĘTOWYCH

Rozpowszechnienie się w lotnictwie motorów o napędzie odrzutowym skłoniło inżynierów morskich do wzięcia pod uwagę ewentualnej możliwości zastosowania tych motorów do okrętów. W Anglii British Association, zastanawiając się nad dwiema możliwościami budowy motorów o napędzie odrzutowym wodnym lub o napędzie odrzutowym gazowym, uznała pierwszą koncepcję za bardziej możliwą do przeprowadzenia w praktyce i zainteresowała się żywo tym zagadnieniem chcąc ulepszyć motory okrętowe na śrubę, których wydajność jest bardzo ograniczona (nie przekraczają 300 obrotów na minutę). Od dawna, różnymi sposobami starano się ulepszyć motory okrętowe na śrubę, bez poważniejszych jednak rezultatów — np. stosując śruby o kształtach mniej wypukłych, toteż gdyby udało się zastąpić motor śrubowy motorem o napędzie odrzutowym wodnym, otrzymałoby się nietylko większą wydajność samego motoru, ale też oszczędność w wadze i ilości maszyn, co pozwoliłoby na zwiększenie ilości obrotów motoru. W okręcie np. o pojemności 1500 ton proponuje się motor złożony z 2 sprzężonych silników Diesla, każdy o mocy 1300 KM, które poruszałyby odpowiednie pompy wodne. Wciągana przez pompy woda morska byłaby następnie wyrzucana pod ciśnieniem przez odpowiednie otwory umieszczone w tyle okrętu. Bieg wsteczny osiągałoby się przez wypychanie wciąganej przez pompy wody otworami umieszczonymi w przodzie okrętu. W okrętach większych należałoby zastosować odpowiednią ilość silników do funkcjonowania większej ilości pomp. Jeżeli chodzi o zastosowanie silników o napędzie odrzutowym gazowym, który przewyższa znacznie napęd odrzutowy wodny, ponieważ pozwala na wykorzystanie właściwości rozrzedzania się płynu do stanu aktualnego, to natrafia ono na trudności spowodowane przede wszystkim przez wysoką temperaturę, powstającą przy ich funkcjonowaniu. Poza tym nie należy zapominać o trwałości motorów o napędzie odrzutowym, która przy samolotach jest obliczana na czas bardzo krótki, przy okrętach natomiast musiałaby być obliczana na okres co najmniej 20 lat.

Z. B.

WYKRYWACZ ELEKTROMAGNETYCZNY

Począwszy od r. 1921 dr. Müller, ówczesny dyrektor Instytutu Badawczego Politechniki w Stuttgarcie, prowadził doświadczenia w celu znalezienia sposobu, w oparciu o zasady elektromagnetyki, określania stanu wewnętrznego lin stalowych na kolejkach liniowych. Pierwsze wyniki, otrzymane przy zastosowaniu specjalnie skonstruowanego aparatu, nie dały wyników zadowalających, a poza tym wyniki te nie zostały dokładnie skontrolowane przez zbadanie odcinka liny, na którym eksperymentowano. Dopiero rok temu przystąpiono do prób dokładniejszych na linie kolejki Pfänder — Bregnez (Austria) i stwierdzono wysoką precyzję aparatu, który wykazał możliwość jeszcze dalszej eksploatacji linii, zakwalifikowanej przez rzeczoznawców za niezdatną do użytku na skutek korozji. Aparat ten składa się z następujących części: ze szpuli o niewielkiej ilości zwojów zasilanej z osobnej baterii o dużej mocy, stwarzającej prądy zamykające się naokoło węzła liny: z drugiej szpuli o 2000 zwojów, położonej na tej samej osi wewnątrz pierwszej, a zatem zasilanej przepływem prądu stworzonego przez pierwszą szpulę, z amplifikatora typu podobnego do tych, jakie są używane przy radiach, mającego za zadanie podwyższenie prądu krążącego w obwodach drugiej szpuli, oscylografu i aparatu fotograficznego z taśmą filmową w ciągłym ruchu rejestrującą wahania strzałki oscylografu. Cała instalacja, która łącznie waży 60 kg przytwierdzona jest do wagonika kolejki, przy czym szpule przymocowane są na linie w ten sposób, że obejmują ją całkowicie. Następnie wagonik posuwa się po linie z szybkością od 0,50 — 2 metrów na sek. i rozpoczyna się badanie stanu liny. Dzięki działaniu szpuli, obejmującej linę, każde najmniejsze uszkodzenie liny, zdeformowanie jej lub zmiany właściwości magnetycznych w materiale powodują zmiany przepływającego prądu, a zmiany te odpowiednio powiększone przez amplifikator powodują odpowiednie odchylenia oscylografu notowane na taśmie filmowej. Badania, przeprowadzone na linii kolejki linowej Pfänder — Bregenz, doprowadziły do wymiany liny na wielu odcinkach i pozwoliły na określenie czasu dalszej eksploatacji części liny nadającej się jeszcze do użytku.

Z. B.

Wydawca: WYDAWNICTWA KOMUNIKACYJNE

Warszawa, ul. Kazimierzowska 52, telefony: Centrala Ministerstwa Komunikacji 400-60, wewn. 19

Redaktor: inż. Zygmunt Wiśniewski

Prenumerata kwartalna 13 zł 50 gr — Konto PKO nr I-8523 — Cena pojedynczego numeru 4 zł 50 gr

Nakład 4850 egz. obj. $2^{1}/_{2}$ ark., form. A-4 papier — druk. sat. VII kl. 61 × 86, 70 gr.
Robotnicza Spółdzielnia Wydawnicza „Prasa". Drukarnia Łódź, ul. Żwirki 17.
Zam. 3912 — 21.IX. 50 r. D-1-24030

WAŻNE DLA PLANUJĄCYCH WYDATKI NA ZAKUP I PRZEDPŁATĘ CZASOPISM TECHNICZNYCH NA ROK 1951

WYŻSZA SZKOŁA HANDLU MORSKI
w GDYNI z siedzibą w SOPOCIE
ZAKŁAD GEOGRAFII GOSPODARC

Instytucje wydające czasopisma techniczne, a mianowicie:

Naczelna Organizacja Techniczna,
Państwowe Wydawnictwa Techniczne,
Wydawnictwa Komunikacyjne

działając na podstawie wytycznych Komisji Wydawnictw Technicznych przy Państwowej Komisji Planowania Gospodarczego

biorąc pod uwagę doniosłą rolę, jaką prasa techniczna powinna spełniać przy realizacji Planu 6-letniego w dążeniu do uprzystępnienia literatury fachowej jak najszerszym rzeszom pracowników

ujednoliciły warunki przedpłaty i ceny czasopism na rok 1951.

Wysokość normalnej przedpłaty została uzależniona od objętości czasopisma, przedpłatę ulgową ustalono dla wszystkich czasopism jednakowo w wysokości zł 50 — bądź zł 100 — za jeden zeszyt poszczególnego czasopisma bez względu na objętość.

Wyżej wymienione instytucje wydawnicze proszą urzędy, instytucje i przedsiębiorstwa gospodarki uspołecznionej o zapewnienie w swych budżetach bądź planach finansowo-gospodarczych na rok 1951 potrzebnych na ten cel środków finansowych.

Ponadto uprasza się związki zawodowe, stowarzyszenia inżynierów i techników, kluby racjonalizatorów, dyrekcje szkół zawodowych oraz koła naukowe studentów szkół wyższych i szkół technicznych, aby przystąpiły do organizowania zbiorowej przedpłaty czasopism technicznych.

1. Czasopisma wydawane przez Naczelną Organizację Techniczną

grupa A

Nazwa czasopisma	Częstość ukazywania się	Cena nomin. zeszytu w 1951 r.	Przedpłata normalna			Przedpłata ulgowa		
			kwartalna	półroczna	roczna	kwartalna	półroczna	roczna
Architektura	mies.	500	1 500	3 000	6.000	600	1.200	2 400
Gospodarka Wodna	mies.	250	750	1.500	3 000	300	600	1 200
Inżynieria i Budownictwo	mies.	300	900	1 800	3 600	300	600	1 200
Przegląd Elektrotechniczny	mies.	300	900	1 800	3 600	300	600	1.200
Przegląd Geodezyjny	mies.	200	600	1 200	2 400	300	600	1.200
Przegląd Mechaniczny	mies.	200	600	1.200	2 400	300	600	1.200
Przegląd Papierniczy	mies.	150	450	900	1 800	300	600	1 200
Przegląd Techniczny	mies.	300	900	1 800	3 600	150	300	600
Przegląd Telekomunikacyjny	mies.	200	600	1 200	2 400	300	600	1 200
Przemysł Chemiczny	mies.	400	1 200	2 400	4 800	300	600	1 200
Technika Lotnicza	kwart	200	200	400	800	100	200	400
Technika Morza i Wybrzeża	mies.	200	600	1.200	2 400	300	600	1.200

grupa B

Nazwa czasopisma	Częstość ukazywania się	Cena nomin. zeszytu w 1951 r.	Przedpłata normalna			Przedpłata ulgowa		
			kwartalna	półroczna	roczna	kwartalna	półroczna	roczna
Energetyka	mies.	200	600	1 200	2.400	300	600	1.200
Gazeta Cukrownicza	mies.	150	450	900	1 800	300	600	1 200
Gaz, Woda i Technika Sanitarna	mies.	200	600	1 200	2.400	300	600	1.200
Materiały Budowlane	mies.	200	600	1.200	2.400	300	600	1.200
Mechanik	mies.	300	900	1.800	3 600	300	600	1.200
Papiernik	mies.	100	300	600	1 200	150	300	600
Przegląd Budowlany	mies.	300	900	1.800	3 600	300	600	1.200
Przegląd Skorzany	mies.	150	450	900	1.800	300	600	1.200
Przegląd Spawalnictwa	mies.	150	450	900	1 800	300	600	1.200
Przemysł Motoryzacyjny	kwart.	250	250	500	1.000	100	200	400
Przemysł Drzewny	mies.	150	450	900	1 800	300	600	1.200
Przemysł Rolny i Spożywczy	mies.	250	750	1.500	3 000	300	600	1 200
Przemysł Włókienniczy	mies.	300	900	1.800	3 600	300	600	1.200
Szkło i Ceramika	mies.	150	450	900	1 800	300	600	1.200
Wiadomości Elektrotechniczne	mies.	100	300	600	1 200	150	300	600
Wiadomości Telekomunikacyjne	mies.	100	300	600	1.200	150	300	600

Do korzystania z przedpłat ulgowych są uprawnieni:

W grupie A

Członkowie stowarzyszeń technicznych zrzeszonych w NOT przy abonowaniu co najmniej pięciu egzemplarzy czasopism wydawanych przez PWT i WK poprzez oddział NOT lub oddział stowarzyszenia technicznego

Studenci wyższych uczelni przy abonowaniu co najmniej pięciu egzemplarzy poprzez koła naukowe lub inne zrzeszenia studentów wyższych uczelni.

W grupie B

Członkowie związków zawodowych przy abonowaniu co najmniej pięciu egzemplarzy poprzez oddział związku, koła związku lub radę zakładową.

Członkowie stowarzyszeń technicznych zrzeszonych w NOT przy abonowaniu co najmniej pięciu egzemplarzy czasopism, wydawanych przez PWT i WK poprzez oddział NOT lub oddział stowarzyszenia technicznego

Studenci wyższych uczelni przy abonowaniu co najmniej pięciu egzemplarzy poprzez koła naukowe lub inne zrzeszenia studentów wyższych uczelni

Uczniowie szkół zawodowych przy abonowaniu co najmniej pięciu egzemplarzy poprzez dyrekcję szkoły.

Kluby racjonalizatorskie przy abonowaniu co najmniej pięciu egzemplarzy

Jednocześnie przypominamy że sprawę przedpłaty ulgowej czasopism wydawanych przez NOT dla członków stowarzyszeń technicznych zrzeszonych w NOT reguluje Okólnik NOT znak 7461 8008 9008/50 z dnia 7 sierpnia br przewidujący ulgi przy indywidualnych przedpłatach czasopisma „Przegląd Techniczny" i jednego czasopisma branżowego dla członków stowarzyszeń zrzeszonych w NOT.

Naczelna Organizacja Techniczna
Państwowe Wydawnictwa Techniczne
Wydawnictwa Komunikacyjne

Warszawa, dnia 18 sierpnia 1950 r.

2. Czasopisma wydawane przez Państwowe Wydawnictwa Techniczne

grupa A

Nazwa czasopisma	Częstość ukazywania się	Cena nomin. zeszytu w 1951 r	Przedpłata normalna			Przedpłata ulgowa		
			kwartalna	półroczna	roczna	kwartalna	półroczna	roczna
Biuletyn Przemysłu Materiałów Ogniotrwałych, konto PKO nr III-5571/110, adres admin. Gliwice, ul Łabędzka 45	półrocznik	200	—	—	400	—	—	200
Przegląd Górniczy, konto PKO nr III-5572/110, adres admin. Katowice, ul Stawowa 19	mies.	300	900	1.800	3.600	300	600	1.200
Hutnik, konto PKO nr III-5574/110, adres admin. Katowice, ul Stawowa 19	mies.	300	900	1.800	3.600	300	600	1.200

grupa B

Nazwa czasopisma	Częstość ukazywania się	Cena nomin. zeszytu w 1951 r	kwartalna	półroczna	roczna	kwartalna	półroczna	roczna
Cement, konto PKO nr III-5315/110, adres admin. Sosnowiec, ul 3-go Maja 22	mies.	150	450	900	1.800	300	600	1.200
Chemik, konto PKO nr III-5570/110, adres admin. Katowice, ul. Stawowa 19	mies.	150	450	900	1.800	150	300	600
Nafta, konto PKO nr IV-2651, adres admin Krakow, ul. Łobzowska 49	mies.	200	600	1.200	2.400	300	600	1.200
Przegląd Odlewniczy, pismo nowe (będzie wydawane od 1. I. 1951)	mies.	200	600	1.200	2.400	300	600	1.200
Wiadomości Górnicze, konto PKO nr III-5573/110, adres admin. Katowice, ul Stawowa 19	mies.	150	450	900	1.800	150	300	600
Wiadomości Hutnicze, konto PKO nr III-5575/110, adres admin Katowice, ul Stawowa 19	mies.	150	450	900	1.800	150	300	600

3. Czasopisma wydawane przez Wydawnictwa Komunikacyjne

grupa A

Nazwa czasopisma	Częstość ukazywania się	Cena nomin. zeszytu w 1951 r	kwartalna	półroczna	roczna	kwartalna	półroczna	roczna
Drogownictwo, konto PKO nr I-8523, adres admin. Warszawa, ul Kazimierzowska 52	mies.	200	600	1.200	2.400	300	600	1.200
Motoryzacja, konto PKO nr I-1955/110, adres admin Warszawa, ul Żurawia 24a m 21	mies.	150	450	900	1.800	150	300	600

grupa B

Nazwa czasopisma	Częstość ukazywania się	Cena nomin. zeszytu w 1951 r	kwartalna	półroczna	roczna	kwartalna	półroczna	roczna
Przegląd Kolejowy, konto PKO 8523 adres admin Warszawa, ul Kazimierzowska 52	mies.	250	750	1.500	3.000	300	600	1.200

Cena pojedynczego numeru - 4 zł 50 gr